

# **LAS ORDENANZAS DE CORSO Y EL MARCO DE ACTUACIÓN CORSARIO**

**Daniel Calixto Garrido**

**Director de la Tesis:**

**David García Hernán**

**Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte**

**Universidad Carlos III  
Madrid**

# Índice

Introducción	página	4
<b>1) El marco normativo. Las <i>Ordenanzas de Corso</i></b>	“	15
a) <i>Ordenanzas de las Armadas de la Corona de Aragón</i>	“	21
b) <i>Ordenanza de Corso del año 1356 / Rey Pedro IV de Aragón</i>	“	23
c) <i>Ordenanza de Corso del año 1621</i>	“	31
d) <i>Ordenanza de Corso del año 1674 y otras Ordenanzas</i>	“	39
e) <i>Ordenanza de Corso del año 1754</i>	“	48
f) <i>Ordenanza de Corso de 1762</i>	“	48
g) <i>Ordenanzas de Corso de 1718 y 1779</i>	“	61
h) <i>Reglamento Provisional para el Corso (corso americano)</i>	“	65
i) <i>Ordenanza de Corso del año 1794</i>	“	69
j) <i>Ordenanza de Corso del año 1801</i>	“	76
 <b>2) La guerra de corso</b>	“	89
a) Armarse en corso	“	89
b) Corsarios	“	99
c) La Patente de Corso	“	107
d) El pendolaje	“	125
e) <i>Buenas y Malas Presas</i>	“	150
f) Proceso de Presas	“	154
g) Reparto de Presas	“	157
 <b>3) Corsarios, bucaneros y filibusteros</b>	“	167
a) Piratería. Precisiones y orígenes	“	167
b) Consideraciones sobre corsarios y piratas	“	174
c) Bucaneros y filibusteros	“	186

<b>4) Condiciones de vida y enfermedades</b>	“	207
a) Alimentación	“	207
b) Matelotaje	“	215
c) Narcisismo, manía y nostalgia	“	218
d) Enfermedades más comunes	“	226
 <b>5) Elementos técnicos fundamentales</b>	 “	 295
a) Las Torres Vigía	“	295
b) Corsarios de Altea	“	301
c) Embarcaciones utilizadas por los piratas y corsarios	“	307
d) El mundo de las galeras	“	316
e) Marinas Auxiliares	“	339
f) Francobordo, Borda Libre o Disco o Marca Plimsoll	“	344
 <b>6) Acontecimientos significativos</b>	 “	 346
a) <i>La Guerra de los dos Pedros</i>	“	346
b) El Tratado de Tordesillas (1494) y su relación con la piratería	“	351
c) Piratas y corsarios en el Mediterráneo	“	357
d) Benito de Soto y Aboal, paradigma de pirata apocalíptico	“	387
e) Acusados de piratas sin serlo	“	389
f) Resurgir de la piratería y desplazamiento hacia las costas africanas		391
 <b>Conclusiones</b>	 “	 397
<b>Apéndice documental</b>	“	405
<b>Bibliografía</b>	“	407

## **Introducción**

Uno de los motivos por los que nos decidimos a llevar a cabo este trabajo fue el considerar que, aun habiéndose escrito mucho sobre la marina, existían algunas lagunas que no se habían tratado o se había hecho superficialmente. Un resumen más o menos extenso de la totalidad de las *Ordenanzas de Corso*, sin excluir a ninguna de estas, puede ser un ejemplo de ello. Además, son varias las *Ordenanzas* publicadas que posteriormente a haberlo hecho fueron ampliadas en su contenido por *Adiciones*, pero que estas, erróneamente en algunos casos, se consideraron tenidas como *Ordenanzas* en sí mismas, tal como ocurre con las de los años 1803 y 1804, que no son *Ordenanzas* sino *Adiciones* a la de 1801.

Armarse en corso tuvo diferentes formas de hacerlo, así como que no en pocos casos era tenida en consideración la condición social de quienes obtenían una licencia para ejercerlo (*Patente de Corso*), sin olvidar (era preciso) el poder económico del que había de armarse. La recomendación era, asimismo, importante, según veremos en su momento (Capítulo 2 – a) en el intercambio de correspondencia entre la Duquesa de Osuna y un tal Antonio Gamboa.

El enrolamiento de marineros no era cosa baladí para la marina en general, aunque menos difícil para corsarios (*Ibidem*). El corso en general, desde el corsario como individuo, hasta asuntos como *Patentes de Corso*, *Buenas y Malas Presas*, proceso y reparto de las mismas, sin desestimar el pendolaje, fue algo viciado, en general un mundo de rufianes que en poco o en nada se diferenciaba en hechos de la piratería.

Corsarios (del Caribe), bucaneros y flibusteros, fueron la directa consecuencia del abuso y atropellos cometido por los europeos en aquellas latitudes, pero muy especialmente por los españoles. Hemos querido insistir en cuanto a estos individuos y sus circunstancias se refiere a pesar de ser algo ya tratado por algunos autores.

Es una novedad los comentarios que sobre el *Matelotaje* incluimos, que no fue otra cosa sino los matrimonios, normales y permanentes, y no necesariamente entre individuos homosexuales, que llevaban a cabo hombres con hombres adultos; es decir, nupcias entre individuos del sexo masculino, en este caso varones piratas, a lo largo de

los siglos XVI y XVII. No hemos encontrado específicos tratados que detallen esta cuestión.

La alimentación en las gentes de la mar es un tema abordado por otros historiadores, nosotros ampliamos y detallamos aquí el asunto.

El tema de las enfermedades en la marinería, incluidos, lógicamente, corsarios y piratas, para nosotros ha sido asunto muy atrayente. No podemos obviar, verbigracia, la más importante de todas las penalidades de salud marineras, el escorbuto, sin dejar de tratar otras dolencias, que si no tan graves como este, también fueron mortíferas: tifus, disentería, mareo, constipación de vientre y pasmo. El escorbuto, hasta que se supo que la ingestión de vitamina C lo evitaba, ocasionó más muertes entre las gentes de la mar que todas las guerras civiles e internacionales juntas contemporáneas suyas. Al estar íntimamente ligado a las condiciones de vida de corsarios y piratas, es imprescindible en un trabajo como el nuestro, en su totalidad marinería, dedicarle al escorbuto el tiempo suficiente y detallado al máximo, aun entrando en conceptos médicos, a veces complicados por su amplitud, exposición y entendimiento; Toda vez que son escasísimos, y normalmente incompletas, las exposiciones sistemáticas y con el necesario detalle de las enfermedades marineras.

Decimos en el Capítulo Escorbuto que “...no puede, ni debe, hablarse de escorbuto como enfermedad sin hacerlo al mismo tiempo del escocés James Lind...”<sup>1</sup> A James Lind se le han atribuido méritos, en cuanto al escorbuto se refiere, con una valoración con la que nosotros no estamos de acuerdo, aplicándole el mérito de haber sido el descubridor de la cura del escorbuto por medio de la ingestión de alimentos ricos en Vitamina C, sobre todo con cítricos (no del descubrimiento de dicha vitamina, que esa es otra cuestión). Y en ningún lugar hemos encontrado algo que diga que este señor, en lo referente a haber sido el descubridor de la cura del escorbuto, fue un plagiador. Después de un serio estudio de tal evento nosotros sí afirmamos que James Lind plagió a Johann Friedrich Bachstrom<sup>2</sup> en este asunto de Avitaminosis C.

---

<sup>1</sup> *Tratado sobre la naturaleza, las causas y la curación del escorbuto*. Publicado el año 1753.

<sup>2</sup> BACHSTROM, JOHANN FRIEDRICH. *Observaciones a cerca del escorbuto*. Leidem (Holanda), 1734.

Por otro lado, también hemos considerado fundamental hacer un estudio, prácticamente inexistente hasta ahora, sobre las cuestiones psicológicas que más afectaban a los corsarios. Para centrarnos en el asunto hemos recurrido a Sigmund Freud,<sup>3</sup> Daniel Goleman,<sup>4</sup> John Mayer y Peter Salovey.<sup>5</sup>

Narcisismo y manía. Consideramos que ambas patologías fueron inherentes al pirata. Afirmación la nuestra al respecto que no deja de ser una novedad. Para nosotros, el espejo- fuente de agua con Narciso no deja de tener una cierta analogía con el barco y su pirata, es decir, la fuente es a Narciso lo que el barco es al pirata. El narcisismo es un trastorno de la personalidad, una afección mental desmesurada de egocentrismo, una falta absoluta de empatía, condiciones todas que se dan en el pirata. Y de Gustave Le Bon<sup>6</sup> nos hemos ayudado para tratar el tema, como también de Gary M. Yontef.<sup>7</sup>

La nostalgia es otra cosa. No una enfermedad, pero sí podemos clasificarla como un desvío mental transitorio. Hay que retroceder en el tiempo hasta las mejores jornadas de piratas y corsarios para entenderlo. Interminables navegaciones semanas y meses subidos en inestables plataformas siempre móviles llamadas barcos y sin tocar tierra en las peores condiciones físicas y opresivas. Así podremos entender lo que suponía el recuerdo perenne de unos hombres que vivían y morían en las infinitas soledades oceánicas, lejos de sus familias, amigos y terruños, lejos de sus haceres y costumbres y ubicados en espacios mínimos contrariamente a los abiertos espacios de su habitación. Para saber de ello es preciso leer, además de otros, a Jean-Baptiste Fonssagrives.<sup>8</sup> Y a Pablo-Emilio Pérez-Mallaina Bueno, recordando aquella su afirmación que dice que cada hombre de la tripulación de aquellas naves solamente disponían de 1'5 metros cuadrados para dormir y guardar todas sus pertenencias.<sup>9</sup>

---

<sup>3</sup> SIGMUND, FREUD. *Psicología de las masas*. Alianza Editorial, S.A. (libro de bolsillo). Madrid, 1984. // *El malestar en la cultura y otros ensayos* (vigésima reimpresión / “El Libro de Bolsillo”). Alianza Editorial, S.A. Madrid, 1996.

<sup>4</sup> GOLEMAN, DANIEL. *Emotional Intelligence* (Inteligencia Emocional). Editorial Kairós, S.A. Barcelona, 1995.

<sup>5</sup> Creadores del término *Emotional Intelligence*.

<sup>6</sup> LE BON, GUSTAVE. *Psicología de las masas* (6ª Edición). Editorial Morata. San Sebastián de los Reyes (Madrid), 2014.

<sup>7</sup> YONTEF, GARY. *Proceso y Diálogo* (2ª Edición). Editorial Cuatro Vientos. Santiago de Chile, 1997.

<sup>8</sup> FONSSAGRIVES, JEAN-BAPTISTE. *Tratado de Higiene Naval* (obra escrita en 1856). Miguel Ginesta de la Casa Real. Madrid, 1887.

<sup>9</sup> PEREZ-MALLAINA BUENO, PABLO-EMILIO. *Vida y muerte a bordo de un galeón del siglo XVI*.

Para hablar de enfermedades marineras necesariamente hay que consultar a Pedro María González.<sup>10</sup> En este trabajo ampliaremos sus datos y a lo largo del mismo utilizaremos afirmaciones suyas, equivocadas en muchas ocasiones, pero considerando que su libro se publicó el año 1805, siendo el primer tratado sobre el tema que salió a la luz, porque con anterioridad, absolutamente nada se había publicado, salvo algún impreso de breves líneas y sin valor científico. Este autor, Catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica, de Cádiz, es un auténtico desconocido en general y poco, o nada, en el mundo de historiadores sobre pirata-corsarios.

Hemos querido resaltar la construcción y función de las Torres Vígia mencionando a cuatro de ellas, todas ubicadas en la provincia de Alicante, que son representativas de la totalidad de cuantas en su momento fueron levantadas a lo largo de Mediterráneo español y que, lamentablemente, a excepción de una de ellas (El Campello), las demás están en un abandono total.

Primicia en investigación, en base a la documentación averiguada en el Arsenal Militar de la Marina de Cartagena, cuanto explicamos sobre corsarios de la población de Altea (Alicante).<sup>11</sup>

Sobre las embarcaciones utilizadas por corsarios y piratas hemos plasmado una amplia lista y del mundo de las galeras igualmente. Para las galeras nos hemos servido de Pedro Fondevila Silva,<sup>12</sup> de Carlos Canales y Miguel del Rey<sup>13</sup> y de Francisco-Felipe Olesa Muñoz.<sup>14</sup>

Para otros asuntos marineros generales hemos recurrido al militar-historiador español Francisco-Javier de Salas y Rodríguez-Morzo y su obra marinera.<sup>15</sup> Aquella frase suya “*Hubo naves, numerosas flotas, aventureros, y también intrépidos e infatigables exploradores que levantaron muy alto el renombre español, pero no*

---

<sup>10</sup> GONZÁLEZ, PEDRO MARÍA. *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de preveerlas*. Imprenta Real. Madrid, 1805.

<sup>11</sup> Signatura: M-III-A / L-1.

<sup>12</sup> FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Tipología de las galeras españolas del siglo XVII*. Revista de Historia Naval (año XXVIII / núm. 10 – tercer trimestre). Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Imprime el Servicio de Publicaciones de la Armada Española. Madrid, 2010.

<sup>13</sup> CANALES, CARLOS Y DEL REY, MIGUEL. *Naves Mancas* (IX Premio Algaba de Biografía). Grupo Edaf, S. L. Colección Humanidades / Crónica de la Historia. Madrid, 2011.

<sup>14</sup> OLESA MUÑOZ, FRANCISCO-FELIPE. *La Galera en la navegación y el combate*. Editorial Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto. Madrid, 1971.

<sup>15</sup> DE SALAS Y RODRÍGUEZ-MORZO, FRANCISCO-JAVIER. *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Imprenta Fortanet. Madrid, 1879.

*navegantes como exigían las circunstancias...*” nos ha llevado a tratar el asunto comparándolo con lo mismo en Inglaterra, entre otros puntos.

Preciso, igualmente, nos ha sido el recurrir al mexicano jurista especializado en Derecho Internacional e Investigador Judicial Óscar Cruz Barney,<sup>16</sup> del que hemos tomado apuntes de algunas de sus obras que en nota al pie detallamos y que veremos después a lo largo del texto. No bien conocido en España.

Tal que el economista (y otras profesiones) venezolano José Antonio de Abreu y Bertodano, del que, asimismo, nos hemos servido.

Otros autores: Alexander Olivier Exquemelíng.<sup>17</sup> Ramiro Feijoo.<sup>18</sup> Pedro Fondevila Silva.<sup>19</sup> De escritores antiguos nos hemos valido de Homero<sup>20</sup> Virgilio<sup>21</sup> y Miguel de Cervantes.<sup>22</sup>

A las Marinas Auxiliares hemos dedicado cuatro páginas. Los armados en corso fueron una Marina Auxiliar y así hemos querido referirlo. A lo dicho sobre Francobordo, Borda Libre o Disco o Marca Plimsoll, lo hemos complementado con fotografías.

Se han hecho referencias al resurgir de la piratería y a su desplazamiento hacia las costas africanas, a piratas concretos de la Península Ibérica y hemos hablado del Tratado de Tordesillas, para nosotros una autorización papal para ejercer la piratería (al menos moralmente).

---

<sup>16</sup> CRUZ BARNEY, ÓSCAR. *Notas sobre corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica*. Revista de Derecho Privado – Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-MG Graw Hill, núm. 16 – Enero-Abril, 1995. México. // *Notas sobre el corso y la guerra justa en Indias, el corso en la Nueva España (siglos XVI-XVII)*. Universidad Iberoamericana. México, 1995. // *Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674*. Biblioteca Jurídico Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Revista de la Facultad de Derecho de México, núm. 199-200, año 1995. // *Régimen Jurídico del Corso*. Instituto de Investigaciones Jurídicas (UNAM). México. 1997.

<sup>17</sup> EXQUEMELING, ALEXANDER OLIVIER. *Bucaneros de América*. Publicación Jan ten Hoom. Ámsterdam (Holanda), 1678.

<sup>18</sup> FEIJOO, RAMIRO. *Corsarios berberiscos. El reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España*. Ediciones Carroggio, S.A. Barcelona, 2003.

<sup>19</sup> FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*. Fundación Séneca y Ministerio de Defensa. Murcia, 2010. // *Tipología de las galeras españolas del siglo XVII*. Revista de Historia Naval (año XXVIII, núm. 10 – tercer trimestre). Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Imprime el Servicio de Publicaciones de la Armada Española. Madrid, 2010.

<sup>20</sup> HOMERO. *La Iliada*.

<sup>21</sup> VIRGILIO. *La Eneida*.

<sup>22</sup> DE CERVANTES SAAVEDRA, MIGUEL. *Don Quijote de la Mancha*.



Volviendo a las *Ordenanzas de Corso*, decir que en España, salvo la del rey aragonés Pedro IV “El Ceremonioso” (la primera de todas / año 1356), surgen a principios del siglo XVII. Todas ellas como ordenamiento y control del corsarismo<sup>23</sup> y a partir de ese ordenamiento y control eliminar en lo posible el pirateo. No podía existir el corso, la guerra en corso, sin una adecuada reglamentación, que si se inició con “El Ceremonioso” fue ampliándose, según transcurrían los años, con nuevas *Ordenanzas* y sus *Adiciones*, según convenía, hasta llegar a la última de aquéllas (año 1801), del monarca español Carlos IV que, como hemos apuntado, tuvo también sus *Adiciones*. Entre piratas, corsos y *Ordenanzas de Corso* hubo una estrecha relación, por lo que hemos considerado adecuado tratarlas en este trabajo y comentarlas oportunamente, al mismo tiempo que hablaremos de corsarios y de piratas y circunstancias de aquellas y de éstos. Las *Ordenanzas de Corso* se utilizaron, según interesaba, tanto en tiempos de paz como de guerra, en contra de buques enemigos y aliados de éstos.

Hasta iniciado el siglo XVII la Marina española venía desarrollándose (en líneas generales) de manera un tanto anárquica, por no existir una reglamentación precisa y efectiva que controlase al mundo marineró. Surgen instituciones tales como las *Ordenanzas de Armadas Navales*, normativas sobre marinas marcantes, *Ordenanzas de Corso*, la Matrícula de Mar en España, que aparece (sus primeros intentos, aunque vanos) inmediatamente iniciado aquel siglo (en 1607), con el propósito de agrupar por nombres y apellidos, circunstancias personales, especialidades dentro de la profesión marinera, etcétera, a cuantos hombres trabajaban en tareas relacionadas con el mar. De estas entidades aquí mencionadas nosotros solamente hablaremos de las *Ordenanzas de Corso*.

Podemos decir que el nacimiento del siglo XVII supone una línea que delimita (no estrictamente, hay que puntualizar) un mundo pirata-corsario nacido en tiempos anteriores y diferentes, de una Marina que está surgiendo más avanzada en cuanto a organización se refiere y mejor atendida en cuanto a normas y leyes.

---

<sup>23</sup> El término corsarismo es un neologismo no aceptado todavía por la Real Academia de la Lengua Española; no aparece en documento alguno de la época. Ya en el siglo XVII si era utilizada la palabra corsista.

Dentro de lo posible hemos intentado establecer un orden temático a lo largo de todo el texto, evitando así, dada la diversidad de fechas y situaciones, lo que podría ser un *tótum revolútum*.

Los corsarios eran unos sujetos practicantes del lucrativo negocio que suponía aparejar naves (comprendiendo, no obstante, los graves riesgos que ello conllevaba), legalmente armadas (*Patente de Corso*), para capturar a otras naves, real o supuestamente pertenecientes a países enemigos o aliados de estos, para desvalijarlas y con ello obtener el mayor botín posible. Los corsarios en muchas ocasiones en poco o en nada se diferenciaban en sus acciones y comportamientos de los piratas más salvajes, siendo el robo y la especulación, en definitiva el botín, sus anhelos más perentorios. El corsario era un pirata con permiso para serlo, el pirata lo era sin autorización para ello.

El corsario, como personaje individualizado, y en grupo, es todavía más desconocido en sus inherentes circunstancias que el pirata, lo que nos llevará a hablar de éste tal y como hablaremos de aquél.

Pirata y piratería, así como corsario y corsarismo, son voces por todos sobradamente conocidas. Pero hay que preguntarse si se sabe lo que en realidad fueron los piratas y los corsarios y las actividades que éstos desempeñaban. Para acercarnos a las figuras del corsario y del pirata y a los trabajos que unos *et alii* ejercían en la sociedad de su tiempo es por lo que hemos llevado a cabo este trabajo. Seguramente es más adecuado el utilizar el plural y decir corsarios y piratas en lugar de singularizar en ambos casos. De una u otra manera en seguida hablaremos del tema en cuestión.

Los piratas fueron, desde los primeros griegos y romanos, y tal vez antes, personajes ciertos, reales, que existieron y que con sus vidas, hechos y circunstancias se labraron sus propios mitos, falsos mitos, tal que si hubieren venido de un mundo de ficciones, pero que entraron en tiempos antiguos y ¿cómo no? en épocas menos antiguas y actuales, en las mentes y creencias, y en los corazones, de tantos y tantos lectores, y no lectores, con el añadido posterior de la radio, del cine y de la televisión. Fueron individuos de carne y hueso y... ¿también fábula?... Sí, fábula también; fueron, ciertamente, una mixtura de ambas cosas, fueron hombres fabulosos.

Y fueron (y lo son) figuras legendarias de unas épocas y de unas sociedades excesivamente heterogéneas, discrepantes y diferenciadas en lo social, económico, político, religioso y cuantas etcéteras quedamos sumar a estas, de otras comunidades de ellos contemporáneas.

El tema piratas y corsarios (sobre todo piratas) ha sido muy explotado a lo largo del tiempo, desde la novela y la poesía en un principio hasta la radio, el cine, la prensa escrita y la televisión en un después. Pero no siempre (nunca, o casi nunca, deberíamos decir) las interpretaciones de estos medios se ajustaron y se ajustan a la realidad de los hechos.

El pirata como individuo singularizado ha sido sacado por la literatura, el cine y la televisión, el dibujo, la fotografía y la música, y por otros medios de expresión, de su contexto de violenta delincuencia para transferirlo a un mundo ficticio e idealizado y de románticos y excelsos comportamientos, para llevarlo a una nebulosa de héroes de pata de palo, de garfio en lugar de mano, de banderas negras dibujadas con tibias cruzadas y calaveras, convirtiendo su verdad histórica en una realidad irreal inventada. El pirata en esos medios expresivos es siempre un triunfador, un prototipo de honrado justiciero, el que todo lo que hace lo hace bien, un rey que roba, hiere, esclaviza y mata razonablemente, el personaje necesario. En cuanto al pirata, o los piratas, el criterio de novela-parodia se ha impuesto sobre la verdad histórica. Al pirata se ha ensalzado *ab aeterno* hasta unos convertirlo en poco menos que un dios olímpico y otros en la figura más despreciable que pueda figurarse; un elemento oscilante desde el más puro romanticismo al más cierto trágico sujeto.

Al pirata frecuentemente se le asignaron y se le asignan unos méritos y unas valoraciones que no le corresponden. El pirata fue para muchos un mito que tuvo el valor y la audacia suficientes para enfrentarse a poderosos hombres ricos de poderosas naciones ricas, sin miedo y sin prejuicios, decidido en muchas ocasiones a atacar a grandes naves e incluso a flotas, militares o no, que lo superaban en armamento y número. Fue el redentor soñado de pobres, de olvidados, de maltratados y humillados, así como también de ladrones, delincuentes comunes, ex presidiarios, forajidos y asesinos. El pirata fue un superhombre, la utopía de los desvalijados de sus bienes y de sus ideologías y de sus propias vidas. Dice Lucena Salmoral que el pirata fue “Una

*valoración universal... un extraordinario suceso histórico, sociológico y literario aún no esclarecido.”*<sup>24</sup>

Como idealización del individuo pirata y por ser un claro ejemplo para citar aquí, el poema **La canción del pirata**, de José de Espronceda,<sup>25</sup> que como es obvio no vamos a escribir aquí.

Eso en cuanto a la poesía, en tanto que a la prosa, pluralidad de ejemplos, tales como, y no es necesario citar más, la serie de novelas de aventuras escrita por Emilio Salgari y que tiene por protagonista al pirata **Sandokán**, llevada a la televisión con homónimo nombre.<sup>26</sup>

En cuanto al cine se refiere, cinco ejemplos: **El capitán Blood** (año 1935), película basada en la novela del mismo título de Rafael Sabatini, dirigida por Michael Curtiz e interpretada por Errol Flynn y Olivia de Havilland. **Su majestad de los mares del Sur** (año 1954), dirigida por Byron Haskin y como intérprete principal Burt Lancaster. **Viento en las velas** (1965), una adaptación de la obra *Huracán en Jamaica*, de Richard Hughes, director Alexander Mackendrick. **The Pirate** (El Pirata) – (año 1982), comedia musical, director Ken Annakin, protagonistas Christopher Atkins y Kristy Menichol. **Piratas** (1986), un filme cómico dirigido por Román Polanski Matthau. (Hay al respecto muchos más filmes y de variado género).

Pero el pirata, los piratas, fueron realmente otras cosas, indudablemente contrarias a lo que acabamos de decir, aunque en mucho menos o excaso porcentaje, y de ello hablaremos posteriormente, cuando llegue el momento, para acercarnos lo más posible a aquellos individuos. Con nuestra obra hemos querido, pues, puntualizar y dejar, según nuestro criterio, aclaradas diversas cosas.

---

<sup>24</sup> LUCENA SALMORAL, MANUEL. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros* (pp.16–17). Editorial Síntesis, S.A. Madrid, 2010.

<sup>25</sup> José de Espronceda Delgado (1808-1842). Escritor de la época romántica, considerado como el más representativo del primer Romanticismo español.

<sup>26</sup> Emilio Salgari. Escritor y periodista italiano (Verona 1862 – Turín 1911).

Para llevar a cabo nuestro trabajo hemos visitado diversos lugares en donde han sido localizados los precisos documentos para realizarlo, tales como:

- >> Archivo de la Honorable y Real Orden de Caballeros de San Cristóbal (Orihuela – Alicante).
- >> Archivo de la Marina Álvaro de Bazán.
- >> Archivo Diocesano de Orihuela (Alicante).
- >> Archivo General Región de Murcia.
- >> Archivo Histórico de la Comunidad Valenciana.
- >> Archivo Militar del Arsenal de la Marina de Cartagena.
- >> Archivo Municipal de Alicante.
- >> Archivo Municipal de Valencia.
- >> Archivo Pósito de Pescadores de El Campello (Alicante).
- >> Archivo (Torres vigia) / Ayuntamiento de El Campello (Alicante).
- >> Biblioteca General del Hospital Universitario de San Juan (Alicante).
- >> Biblioteca Nacional.
- >> Museo Nacional y Centro de Investigación de Altamira (becado)-(Cantabria).
- >> Universidad de Alicante / Departamento Acceso a Documentos.

Correspondencia para la obtención de documentos con los siguientes:

- >> Archidiócesis de Valencia. Archivo Diocesano.
- >> Archivo de la Corona de Aragón.
- >> Archivo Diocesano de Toledo.
- >> Archivo General de Simancas.
- >> Archivo Histórico de la Nobleza.
- >> Archivo Histórico Nacional.
- >> Archivo Nacional de Cataluña.
- >> Archivo Secreto del Vaticano / Sección Servicios y Telégrafos.
- >> Ayuntamiento de Alcaraz (Albacete).
- >> Biblioteca Central de la Marina.
- >> Centro de Documentación de Defensa -- Área de de Patrimonio / Publicaciones y Patrimonio Cultural.
- >> Ministerio de Defensa / Subdirección General de Documentación y Publicaciones.
- >> Museo Naval. Sección *Colección Navarrete*.

>> Real Biblioteca de San Lorenzo de El Escorial.

>> Real Sociedad Geográfica.

Es preciso indicar las principales personas que prestaron su colaboración para que pudiese llevar a cabo este trabajo (por orden cronológico):

>> Don Francisco Fuster Ruiz. Universidad de Murcia / Profesor de Información y Documentación – Archivística en las Facultades de Derecho y de Ciencias de la Documentación. Ex Director del Archivo de la Marina “Álvaro de Bazán”.

>> Don Jesús Fontán. Capitán de Navío. Ex Director del Archivo del Arsenal Militar de la Marina de Cartagena.

>> Coronel Jiménez, de Intendencia. Director del Archivo del Arsenal Militar de la Marina de Cartagena.

>> Don José Manuel Valdés Pedauyé. Responsable ordenación del Archivo del Arsenal Militar de la Marina de Cartagena.

>> Don Salvador González López. Jefe de Personal civil del Archivo del Arsenal Militar de la Marina de Cartagena.

>> Don David García Hernán. Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte. Universidad Carlos III / Madrid. Director de esta Tesis Doctoral.

## 1) El marco normativo. Las *Ordenanzas de Corso*.

Una Ordenanza es un *Conjunto de proyectos referentes a una materia, con tal que su agrupación se entienda como la expresión de un pensamiento jurídico común y concreto desarrollado en párrafos... fue una manera o especie de legislar común a los reyes y a las autoridades que gozaban de autonomía de esta clase* (por ejemplo, los Virreyes y los Cabildos Municipales).<sup>27</sup>

El Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, Decimonovena Edición, Madrid, 1970, incluye diversas acepciones sobre Ordenanzas, de entre las cuales hemos elegido dos: **1.-** *Conjunto de preceptos referentes a una materia.*” **2.-** “*Mandato, disposición, arbitrio y voluntad de uno.* (En esto que nos ocupa bien puede aplicarse a los Reyes, y también a Virreyes y Cabildos Municipales, por su calidad de autoridad para emitir *Ordenanzas de Corso*).

Las *Ordenanzas de Corso* encajan, sin duda, con cualquiera de las definiciones anteriores. Y de *Ordenanzas* seguimos hablando.

Estas *Ordenanzas*, así como sus Adiciones, cuando estas se añadían, eran una serie de Disposiciones que el rey dictaba en determinadas ocasiones por medio de Reales Órdenes, Reales Cédulas<sup>28</sup> y/o Reales Declaraciones. Además, en todo caso, el corsario estaba obligado a ajustarse estrictamente (al menos en teoría) a cuantas indicaciones y mandatos específicos se le hacían al mismo tiempo que se le entregaba la patente. El corso, como base y fundamento, tenía un documento, no poco complejo, que se conocía con el nombre de *Patente de Corso*. En cuanto a la Marina española en general, y por tanto para España en su conjunto, tales *Ordenanzas* supusieron, eso, lo que eran, un importante conjunto de normativas marinerías legales.

Las *Ordenanzas de Corso* emitidas en su momento fueron numerosas. Nosotros hemos contabilizado un total de dieciséis, incluyendo el Proyecto de *Ordenanza de 1754*, exclusivo para Indias, así como también lo fueron muchas de las Adiciones y

---

<sup>27</sup> ALTAMIRA Y CERVERA, RAFAEL. *Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación Indiana*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México, edición 1987.

<sup>28</sup> Cédula: documento por medio del cual se reconoce una deuda u otra obligación. /// **Cédula Real:** Despacho del rey por medio del cual se concedía una gracia o se tomaba alguna Providencia (disposición que se toma o preparación que se hace para obtener un fin).

Reales Cédulas para corsarios. De todas estas *Ordenanzas* y por orden cronológico escribimos una lista a continuación:

*Ordenanza año 1356* (siglo XIV). Su título exacto es: *Sobre las reglas y condiciones que han de observarse en los armamentos de corsarios particulares*. Dictadas por el monarca del reino de Aragón Pedro IV “El Ceremonioso” que reinó entre los años 1336 y 1387. Promulgada con fecha 26 de febrero del año 1356. Determinaba, por vez primera y por escrito, reglamentaciones a cumplir para armarse en corso de individuos particulares. Pero en realidad lo que hizo Pedro IV fueron unas *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón // Aprobadas por el Rey D. Pedro IV año MCCCLVI*, así tituladas (el mismo título para lo mismo). Es decir, Pedro IV ordenó unas *Ordenanzas* generales para su Marina, que incluían un texto completo de normas aplicadas tanto a la Marina en general como al corso en particular. A partir de un determinado espacio del dicho texto de esas *Ordenanzas de las Armadas Navales de... etc.*, incluyó lo referente al corso, con la titulación *Sobre reglas y condiciones que han de observarse en... etc.* Así, con este último título, se entra de lleno en lo referente al corso ideado por Pedro IV de Aragón. Hemos de decir que el título de esta *Ordenanza*, concreta sobre el corso, tiene ligeras variaciones, según procedencia y autores que de ella han escrito. Son XXIII Artículos dedicados al corso.

*Ordenanza del año 1621* (dictada con fecha 24 de diciembre de aquel año). Fue esta la primera que se aplicó en las posesiones españolas americanas, y la única que estuvo vigente hasta que se dictó la del año 1674 (ésta, del 1674, se promulgó especialmente para América). Fue emitida en El Pardo (la del año 1621) por el rey de España Felipe IV (reinado 1621-1665) y su valido el Conde-Duque de Olivares (1587-1645). El título exacto de esta *Ordenanza* es *Ordenanza de su Magestad para navegar en corso*. La de 1621 fue adicionada con dos Cédulas Reales que fueron expedidas en los años 1623 y 1624, respectivamente.

*Ordenanza del año 1674*, exclusivamente para América, según hemos dicho ahora mismo. Emitida exactamente con fecha 22 de febrero de aquel mismo año por el rey español Carlos II.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Para la *Ordenanza de Corso de 1674* (22 de febrero) y represas, algunos apuntes fueron tomados de *Comentarios a la ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674*, de OSCAR CRUZ BARNEY, profesor de Historia del Derecho en México, Universidad Iberoamericana. Biblioteca Jurídica



*Ordenanza de 1702* (de carácter general). Editada conjuntamente entre España y Francia. Supletoria a la del año 1674 y por tanto especial para América. Decidieron, por España, el rey Felipe V y por Francia lo hizo el rey Luís XIV..

*Ordenanza del año 1716* (de carácter general). Igualmente supletoria a la de 1674 y por ello especial para las posesiones españolas americanas. Felipe V.

*Ordenanza del año 1718* (y su Adición de fecha 30 de agosto de 1739). Se promulgó como general y debido a esto supletoria con relación a la de 1674. Del Rey Felipe V. Contiene una serie de reglas generales para hacer el corso contra los turcos, los moros y cualquier otro enemigo musulmán de la Corona de España.

*Ordenanza del año 1734*. Rey Felipe V.

*Ordenanza del año 1739*. Rey Felipe V.

*Ordenanza del año 1751*. Rey de España Fernando VI.

Hay un estudio o proyecto de *Ordenanza de Corso* con fecha del año 1754, pero exclusivamente para Indias, pero que no llegó a publicarse. Rey Fernando VI.

*Ordenanza del año 1762* (de carácter general). Por ser general fue supletoria respecto a la del año 1674 y debido a ello especial para Indias. Rey español Carlos III. Esta *Ordenanza* de 1762 universaliza las acciones que necesariamente había que seguir en contra de los enemigos, o de quienes perjudicasen, a la Corona española, pero no concreta quienes eran éstos. Quizás se aprecie, nosotros creemos que sí, un cierto desplazamiento de intereses a favor del corso atlántico sobre el corso del Mediterráneo.

*Ordenanza del año 1778. Ordenanza instructiva para el régimen y gobierno de los Capitanes corsarios contra moros de estas Islas Filipinas*. Específica para estas islas. Manila, 1778. Rey Carlos III.

---

del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Revista de la Facultad de Derecho de México, número 199-200 (pp.179-201), año 1995. /// Asimismo, apuntes del mismo autor, de su obra *Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica*, en la Revista de Derecho Privado, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-MC Graw Hill, número 16, enero-abril 1995.

*Ordenanza del año 1779* (fecha 1 de julio de 1779).<sup>30</sup> Especial para Indias. Se le añaden Adiciones para su cumplimiento en lugares indianos, más otra *Ordenanza* complementaria, y una Real Declaración (del año 1780) que afecta a varios artículos de aquélla (de la de 1779). Hay que decir que esta *Ordenanza* del año 1779 fue de carácter general. Todos estos documentos (Adiciones, *Ordenanza* complementaria y Real Declaración), corresponden a Carlos III. La *Ordenanza* de 1779 tiene un total de LV Artículos.

*Ordenanza del año 1794* (día 1 de mayo). Rey de España Carlos IV. Tiene esta *Ordenanza* LVII Artículos. Firmada, en nombre de Carlos IV, por Don Antonio Valdés y Fernández Bazán (sobre este personaje, nota pie de página posterior explicativa al hablar ampliamente de esta *Ordenanza*).

Hay que decir que en el año 1793, independientemente de las *Ordenanzas de Corso* que venimos comentando, Carlos IV dictó las denominadas *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*.

*Ordenanza del 12 de octubre de 1796* (especial para Indias).<sup>31</sup> Rey Carlos IV. Tiene varias Adiciones posteriores: 1.- Data 15 de noviembre de 1796. 2.- Fechada el 3 de junio de 1797. 3.- Fecha 14 de julio de 1797. 4.- Del 25 de julio de 1797. /// Y una Real Cédula datada el 14 de junio de 1797. /// La *Ordenanza* del año 1796 consta de LVII Artículos.

La última de las *Ordenanzas de Corso* editadas fue la del año 1801 que, aunque contiene bastantes reiteraciones respecto a la otras, es la más detallada de todas ellas, al menos en diversos aspectos y debido a que en esta pudo plasmarse la experiencia obtenida con la aplicación de las anteriores.

---

<sup>30</sup> Comentario sobre la *Ordenanza del año 1779*. Esta *Ordenanza* de 1 de julio de ese mismo año, y su *Ordenanza Adicional a las Generales de la Real Armada Sobre Presas que hicieren los Navíos, y demas Vageles de ella* (misma fecha), como también “*La Real Declaracion a varios Articulos de la Ordenanza de Corso de 1º de julio de 1779 relativos al reconocimiento y detencion de embarcaciones neutrales* (fecha 13 de marzo de 1780), todo ello del rey Carlos III de España, firmando en su nombre el Marqués Don Pedro González de Castejón, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, han sido consultadas en el Archivo de la Zona Marítima del Mediterráneo / Arsenal Militar de la Marina de Cartagena // Signatura: *ORDENANZAS CORSO “D” (provisional)* / Legajo núm. 7 (*provisional*).

<sup>31</sup> En este caso, *Ordenanza* firmada, como también todas sus Adiciones, por Pedro de Varela en nombre del rey español Carlos IV. Pedro de Varela Ulloa, hacendado y político español (1717-1797). En los años 1795 y 1796 era Secretario de Estado de Marina. Fue Ministro Gobernador del Consejo de Indias. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda desde el 28 de octubre de 1796 al 10 de junio de 1797, fecha esta última en la que falleció en Madrid.

En las *Ordenanzas* de los años 1794, 1796 y sus *Adiciones* y 1801 y sus *Adiciones*, todas ellas promulgadas durante el reinado de Carlos IV, debió tener notable influencia en sus redacciones y publicaciones Manuel Godoy (1767-1851), valido de dicho monarca y de su esposa, la reina María Luisa de Parma, dado que Godoy tuvo en tal reinado absoluta influencia, ocupando los más diversos e importantes cargos, entre ellos los de Secretario de Estado (1792-1798), Generalísimo (1801-1808) y Gran Almirante (1807), estos dos últimos ya publicadas esas *Ordenanzas* dichas y sus *Adiciones*.

Antes de entrar de lleno en el estudio y comentario de las diferentes ordenanzas de corso, conviene decir, que, como en otros muchos aspectos legislados de la sociedad española través de los tiempos, las Partidas de Alfonso el Sabio juegan un papel de referencia muy importante, actuando, como es sabido, como derecho supletorio en múltiples situaciones y contextos históricos.

Y, desde luego, en lo que a nosotros concierne, *el Código de las Siete Partidas*,<sup>32</sup> de Alfonso X “El Sabio”, puede considerarse como una de las fuentes legislativas tenidas en consideración para, tiempos después, planificar el corso. Determina circunstancias que era oportuno observar para poder ejercer el corso, como, por ejemplo, y entre otras: “... *conocer los vientos y el mar...contar con los navíos, hombres y pertrechos necesarios... ser caballeros como buen jinete que sabe manejar la nave en el mar...*”<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> *El Código de las Siete Partidas*, del rey Alfonso X “El Sabio” (1121-1284 / años de reinado 1252-1284) es un conjunto de normas redactadas en Castilla durante los años que reinó este monarca, buscando la uniformidad jurídica del Reino. En un principio se denominó *Libro de las Leyes*, y posteriormente, ya en el siglo XIV, se le cambió el nombre por el que tiene actualmente (asimismo, se le denomina, simplemente *Las Partidas*), por aquello de que está configurado en siete secciones. Puede considerarse esta obra como una de las aportaciones más notables de Castilla a la historia del Derecho. Por lo que aquí se refiere, se trata de la *Quinta Partida* (Actos y Contratos), que contiene 15 Títulos y 374 Leyes, haciendo menciones, además de otros, a los actos y contratos entre personas (Derecho Privado), y también a importantes normas relacionadas con los comerciantes y con los contratos mercantiles (Derecho Mercantil). Y también se trata de la *Segunda Partida* (Derecho Público), 31 Títulos y 359 Leyes, donde se encuentra el primer conjunto de las normas en las cuales la Corona hace efectivo su derecho al quinto sobre presas. (Esta nota es una ampliación de la nota anterior).

<sup>33</sup> CRUZ BARNEY, OSCAR. *Régimen Jurídico del Corso* (p. 144). Instituto de Investigaciones Jurídicas (UNAM). México, 1887. Citado por MARTÍN MATEO, RAMÓN: *II Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios* (pp.118-119). Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante), Concejalía de Cultura, 2002.

Especialmente interesante es su dedicación al llamado quinto real (más adelante hablaremos de él con cierto detenimiento) o parte correspondiente a la monarquía de las presas hechas en la guerra. Y así, las primeras noticias que tenemos explicando lo que es “el quinto” podemos encontrarlas en este *Código de las Siete Partidas*,<sup>34</sup> del rey Alfonso X “El Sabio” (vida 1221-1284 / reinado 1252-1284). En la Edición Cotejada (Tomo II), que añade además varios códigos antiguos, editada por la Real Academia Española de la Historia en el año 1807, tenemos toda la información precisa al efecto. En la Partida II (página 1), Título XXVI (página 272) - (hay autores que indican, por error, Título XXV), con el epígrafe “*Que fabla (habla) de la parte que los homes (hombres) deben haber (deben entregar) de lo que ganaren en las guerras*”; Ley IV (página 275), bajo el título “*Por qué razones deben dar al rey su derecho de lo que ganaren en las guerras*”; Ley V (página 276), titulada “*De quáles cosas deben dar su derecho al rey de lo que ganasen en las guerras*”; Ley VI (página 277), con el título “*En qué manera deben dar al rey su derecho de lo que ganaren en las guerras*”; Ley VII (página 278), “*En qué manera deben dar al rey el quinto quando la cabalgada sale del logar (lugar) do es (donde está) el rey, ó dotro en que no fuese (o de otro lugar en el cual no estuviera el rey)*”; Ley VIII (página 279), con el encabezamiento “*De quáles cosas que son ganadas en la guerra non deben dar derecho al rey (no deben darle nada al rey)*”. En todas estas Leyes se hace un pormenorizado estudio legal sobre “el quinto” perteneciente a la Corona, y que, sin excusa, hay que entregarle a la misma en las situaciones en ellas explicadas. Otra cosa es que el rey renunciase a ese “el quinto”; en el caso que nos ocupa, renuncia a favor de corsarios.

En la Partida II / Título XXIII (nada tiene que ver con “el quinto”) habla sí, de “*La guerra de la mar es como cosa desamparada [¿abandonada?], e [y] de mayor peligro que la de tierra, por las grandes desventuras que pueden venir e acaecer.*”

“ [El] Mar, es el lugar señalado en [el] que pueden los omes (hombres) guerrear a sus enemigos.” (Partida II / Título XXIII – 1)

---

<sup>34</sup> Es un cuerpo normativo que fue redactado en Castilla a lo largo del reinado del rey Alfonso X “El Sabio”, con la finalidad de unificar las normas jurídicas del Reino. Su nombre original es *Libro de las Leyes*, y hacia el siglo XV se lo cambiaron por el actual, debido a que tal obra está escrita por secciones (siete, en que está dividida). Para ampliar datos al respecto consultar bibliografía especializada.

Pasamos a comentar las *Ordenanzas de Corso* siguiendo un orden cronológico:

***a) Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón***<sup>35</sup>

**Rey de Aragón Don Pedro IV “El Ceremonioso”**

**(“Pere el del punyalet / Pedro el del puñalito” // Reinado 1336 – 1387)**

Estas son las *Ordenanzas Navales* y no las *Ordenanzas de Corso* de Pedro IV, lo que ocurre es que éstas últimas están comprendidas en aquéllas. Por ser las de *Corso* de Pedro IV las primeras que fueron escritas, aprobadas y puestas en activo, es por lo que iniciaremos con ellas los primeros comentarios sobre *Ordenanzas de Corso* (una vez hechos estos de las *Navales* continuaremos con las de *Corso*). No obstante, decir que aunque unas encierran a las otras, las Navales tienen fecha año 1354 y las de *Corso* data año 1356.

Las *Ordenanzas Navales* van acompañadas de varios edictos y reglamentos, promulgados por el mismo rey para una mejor organización en la Marina, referentes a Armamentos Reales y particulares (*corso*), funciones de Almirantes y otros Oficiales, asuntos puntuales sobre navegación marítima mercantil en tiempos de guerra, etcétera. Fueron editadas en idioma lemosín, y posteriormente traducido al castellano. Fueron copiadas, por orden de Pedro IV, por Antonio de Capmany, Maestre Racional de Cataluña y de todo el Reino de Aragón. El ejemplar por nosotros manejado fue impreso en Madrid, en la Imprenta Real, en el año 1787.

Como inicio, el texto incluye un detallado Índice, que no es preciso incluir aquí. Continúa con un escrito de dos páginas. En ambos casos, la paginación va en numeración romana.

Después de lo anterior, un espacio con el título de ADVERTENCIA, que se inicia con: *A fin de ilustrar à los lectores... etcétera*. Esta Advertencia o Advertencias están plasmadas con una desmedida amplitud, con división en nueve puntos, que tratan de asuntos que no son trascendentes como para explicar aquí en este trabajo (entre otras cosas, definiciones de oficios y de cargos). Paginado en romanos.

---

<sup>35</sup> Archivo de la Corona de Aragón. Barcelona. En letra cursiva, siempre serán transcripciones literales del original de dichas *Ordenanzas* que en su momento copió el seguidamente citado Don Antonio de Capmany.

Continúa un texto con la titulación EL EDITOR, igualmente con la paginación en números romanos. Destacamos lo siguiente, por no creer oportuno transcribir lo demás: *Que el dueño del mar será siempre dueño de la tierra, no fue solo máxima de los Temístocles y de los Cromweles* (recordemos que para estas *Ordenanzas Navales* y de *Corso* nos hemos basado en una edición de 1787). *Los invictos Reyes de Aragon la conocieron, y todavía hicieron mas, la practicaron con feliz suceso* [felizmente], *quando ni la Grecia ni la Inglaterra podían servirles de modelos: parece que ella era monte*<sup>36</sup> *de todas las empresas.*

La Marina supuso mucho en el Reino de Aragón a lo largo de todos los tiempos, con resultados verdaderamente positivos en la mayoría de ellos. Ya en la Edad Media llegó a ser una de las Marinas de más importancia y poderosas del Mar Mediterráneo. Los historiadores no han dedicado en sus crónicas el tiempo preciso y justo que la Marina aragonesa se merece.

Jaime I de Aragón es considerado por muchos, erróneamente, como el rey fundador de la Marina aragonesa. Erróneamente, porque con anterioridad a este monarca ya el Reino de Aragón tenía sus propios astilleros. No hablamos de las embarcaciones que pudieran haber construido vándalos, visigodos, musulmanes *et álui*, en viejos tiempos, y en tierras y aguas aragonesas, sobre todo en su más grande e importante puerto, Barcelona. Ya en esta ciudad a finales del siglo XI y comienzos del XII se fabricaban galeras y otros tipos de naves. Terminando el siglo XII y empezando el XIII en costas y atarazanas catalano-aragonesas ya trabajaban técnicos: carpinteros de ribera; calafateadores, remolares; herreros, etcétera. También había armadores de barcos, patrones, marineros, etcétera. (De todos ellos hablaremos en su momento). Y las naves aragonesas sumaban ya cuando Jaime I un buen número de singladoras por el Mediterráneo. Lo que sí es cierto es que con Jaime I se inaugura la gran expansión de la Marina aragonesa a lo largo y ancho del Mar Mediterráneo, que se inicia con las tomas de Mallorca, con data años 1229-1231 y Valencia 1238. Posteriormente tienen lugar otras conquistas de las que como ejemplo citamos solamente Menorca, año 1287 (Alfonso III de Aragón) y Córcega y Cerdeña, 1323-1325 (Jaime II “El Justo”).

---

<sup>36</sup> En este caso la sentencia o motivo que los antiguos caballeros llevaban como empresa en sus lides.

***b) Ordenanza de Corso de 1356***  
**Pedro IV “El Ceremonioso” / Aragón**

**Sobre las reglas y condiciones que han de observarse en los armamentos de corsarios particulares**

**(Hechas por Don Pedro IV para todos los Dominios de la Corona, el 26 de Febrero del año 1356)**

Con este título, que nosotros hemos transcrito con ligeras variantes, comienza la *Ordenanza de Corso* de Pedro IV, comprendida, como ya hemos explicado, dentro de las *Ordenanzas Navales* del mismo monarca y reino.

Es la más antigua de las *Ordenanzas de corso* conocidas. Data 26 de febrero de 1356. Se hizo pública con gran solemnidad, con toda la pompa y el lujo como solían hacerse los actos de este tipo en la Edad Media (Baja Edad Media en este caso / siglos XIII al XV) y en una nación y Corte tan talasocráticas<sup>37</sup> como lo eran las aragonesas. Aquella *Ordenanza* aparece justamente 500 años antes de que se celebre la *Declaración de París* aboliendo el corso (1856). Con solamente XXIII Artículos es la más corta de cuantas *Ordenanzas de corso* se publicaron a lo largo de todos los tiempos.

En el año 1351 Pedro IV (1319-1387 / reinado 1336-1387) entró en guerra en contra de la República de Génova, apoyando a la República de Venecia (entre Génova y Venecia también había enfrentamientos bélicos), dado que los genoveses no dejaban de promover escándalos y revueltas en la isla de Cerdeña, propiedad del Reino de Aragón. Los genoveses llegaron incluso a ocupar en esta isla la ciudad de Alguer, pero los catalanes los expulsaron en el año 1354 (asimismo, expulsaron a todos los nativos y repoblaron la ciudad con catalanes y con algunos / pocos / valencianos y mallorquines). Puesto que éstos (los catalanes) permanecieron en Alguer durante bastante tiempo, en esta localidad todavía hoy son todas sus gentes, o la mayoría, catalanoparlantes. Pedro IV, en su particular guerra con Génova, utilizó todos los medios ofensivos y defensivos disponibles, entre los cuales hay que destacar la guerra en corso. Pero estos choques belicistas entre unos y otros se apartan de los intereses de este nuestro trabajo, por lo

---

<sup>37</sup> De talasocracia. Concepto geopolítico y geoestratégico que se refiere a cualquier Estado cuyos dominios son principalmente marítimos.

que dejamos de ocuparnos de ellos, indicando, para quienes pueda interesarles, que no es difícil encontrar amplia bibliografía al respecto.

Lo primero que hizo Pedro IV fue ordenar que si había patrones de naves que estuvieran interesados en armarse en corso, que se les prestasen galeras reales, *carenadas y aparejadas, botadas al agua y listas para navegar, con todas las armas, xarcia* (jarcia), *aparejos, cebo y otros pertrechos que necesiten* (Artículo I), y diesen a éstos *la paga de un mes al sueldo acostumbrado, y los víveres para cuatro meses, si lo quisieren* (Artículo II). Todo ello para la dotación de cada galera cuyos Armadores hubiesen aceptado la oferta real de armarse en corso.

Pedro IV les daba a estos Armadores como *Buenas Presas* (*Buena Guerra*) a cuantos genoveses y súbditos del Señor de Milán capturasen (El Reino de Aragón estaba en guerra con Génova y con los milaneses); también *a todos los Moros, salvo a los del Rey de Granada*, y, asimismo, *a todos aquellos que quebrantarán o contravendrán a la prohibición general del Señor Rey* [“El Ceremonioso”]. (Artículo III).

Los motivos por los cuales Pedro IV declara como *Buena Guerra* (*Buena Presa*) a los genoveses capturados era por sus desacuerdos con ellos, e igualmente por sus diferencias con los milaneses (a unos y a otros los mete en el mismo saco). Y a los moros, por aquello de la Reconquista, debido a cuestiones territoriales, de religión, etcétera, excluyendo a los musulmanes del Reino de Granada, simplemente porque el rey aragonés, en los momentos en los que mandó confeccionar sus *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón*, dentro de las cuales, como dijimos, se incluye la *Ordenanza para el corso*, tenía un pacto de mutua no agresión (incluso de ayuda militar recíproca) firmado con el rey de Granada, Muhammad VI “El Bermejo”, que había adoptado el título de *Al Galib bi – llah* (“El Victorioso por Dios”). Pero tampoco es este un asunto que debamos tratar en este trabajo.

Concedía el monarca aragonés a los Armadores toda Jurisdicción Civil y Criminal<sup>38</sup> sobre todos y sobre cada uno de los matriculados y enrolados en las galeras,

---

<sup>38</sup> La Jurisdicción Civil y Criminal en la Edad Media y en la Edad Moderna se conocía y se denominaba como *Mero y Mixto Imperio* (Jurisdicción Criminal, *Mero Imperio*; Jurisdicción Civil, *Mixto Imperio*). Es decir, el *Mero y Mixto Imperio* suponía que quienes disponían de estos privilegios, puesto que de privilegios se trataba, podían ejercer la Justicia Criminal y la Justicia Civil, respectivamente, o ambas si disponían de las dos. El *Mero Imperio* era la potestad que tenían los soberanos, y por delegación jueces y



tanto en el mar como en la tierra, desde el día mismo que hubieran tenido plaza de navegación asignada y hasta que hubieran desarmado. (Artículo IV).

En el Artículo V, Pedro IV deja muy claro que todos los Armadores (de corso incluidos), así como todos los alistados en galeras (corsarias o no), disponían de los mismos privilegios, salvoconductos, moratorias, etcétera, que los que se beneficiaban de todo ello y pertenecían a las Armadas Reales. Se advierte a los Armadores en este mismo artículo, bajo juramento, la prohibición de éstos de conceder permisos a los enrolados para que pudiesen marcharse abandonando sus funciones en las galeras, ni concederles pasaportes y/o indultos si previamente no cumplían en la nave la totalidad del tiempo para el que se habían alistado.

Vistos los cinco primeros Artículos de esta *Ordenanza* queda muy claro que los beneficios económicos, sociales, jurídicos, etcétera, que el rey Pedro IV de Aragón (tal que otros posteriores reyes aragoneses, y otros no de Aragón) concedía a quienes de sus súbditos armaban embarcaciones en corso eran muy substanciosos y tentadores. Pero, ¿por qué esto era así? A lo largo de la Edad Media (sobre todo en la Plena y en la Baja Edad Media / siglos XI - XIII y siglos XIII – XV, respectivamente), así como también en la Edad Moderna (siglos XVI, XVII y XVIII), los enfrentamientos bélicos entre bastantes naciones europeas, por circunstancias diversas, eran muy frecuentes (podríamos decir que habituales). Pero muchas de aquellas naciones no disponían de barcos, ni de marineros suficientes, ni de recursos económicos, como para mantener holgadamente sus enfrentamientos militares, especialmente marítimos, con sus contrarios. Es por ello por lo que los reyes y mandamases de tales países crean el corso (o vuelven a crearlo), el corsarismo, la guerra en corso. Crean unas Marinas paralelas (aunque menos numerosas que las Marinas o Armadas oficiales). Pero para que los particulares invirtieran dinero, y no poco, en armar naves para dedicarlas al corso, en buscar y enrolar tripulantes, etcétera, los reyes, en este caso Pedro IV de Aragón,

---

magistrados, para imponer a los delincuentes las más altas y graves penas, incluida la pena de muerte, mutilaciones, etc. Ley 48 – del Título IV – de la Partida III (Siete Partidas). El *Mixto Imperio*, o *Imperio Mixto*, la potestad del soberano, y por delegación los jueces, para decidir en causas de menos importancia, o causas menores (causas civiles), dentro de las cuales se incluía la facultad de ejecutar las sentencias. Solían disponer de estos privilegios algunos Señores (titulares de Señoríos), algunas localidades, etc., y, en el caso que nos ocupa, los Armadores de barcos corsarios (tales Armadores disponían de ambos privilegios, *Mero y Mixto Imperio*). Así queda plasmado en esta *Ordenanza de Corso de 1356*, de Pedro IV, pero también en otras, como, verbigracia, en la también para el corso del año 1674 (Carlos II), en la cual queda especificado como el Capitán de una nave corsaria dispone de *Mero y de Mixto Imperio*.

estaban obligados, por necesidad, a dar ventajas de diverso tipo a los Armadores. El crear o recrear el corso era imprescindible, como, igualmente, era necesario dictar, paralelamente a éste, unas *Ordenanzas* al respecto para su buena organización, comportamiento y control del mismo. No podía existir el corsarismo sin unas específicas *Ordenanzas de Corso*, porque al no dictarse éstas, la guerra en corso hubiera sido (aunque sí lo fue muchas veces), más que otra cosa, una serie de acciones anárquicas y fuera de la ley ejecutadas por unos individuos montados en un barco. “Pere el del Punyalet” establece la primera *Ordenanza de Corso* escrita, lógica, perfectamente reglamentada y ajustada a su época. Es, pues, el rey aragonés Pedro IV “El Ceremonioso”, precursor indudable de esta clase de documentos, adelantándose en el tiempo a otros reyes, de Aragón o no, en lo referente a *Ordenanzas de Corso*.

Los Artículos VI, VII, VIII, IX y X tratan de nombramientos de representantes del rey en diversos lugares de los territorios de la Corona de Aragón. Los nombrados desempeñarían funciones representativas en nombre del monarca, como inspección para que los Oficiales de la flota, o flotas corsarias, cumpliesen con sus respectivos trabajos según las indicaciones de Pedro IV, etcétera (no son necesarios más detalles).

Artículo XI. Recordando la obligación que las Galeras corsarias tenían de regresar después de entre cuatro y cinco meses haber estado ejerciendo las misiones recomendadas, y que habían de hacerlo en las mismas condiciones en las que se hicieron a la mar y con los mismos equipamientos. El Artículo XII, indicando a los Armadores que era preciso el volver para desarmar al mismo lugar en donde armaron antes de partir.

Artículo XIII. A Pedro IV, o a sus delegados o representantes, los Armadores estaban obligados a darles *la parte que hayan ganado, a prorrata del pan y paga que dicho Señor [Rey] les haya proveído, bien y fielmente a juicio de las referidas personas [delegados o representantes], rebajado el capital y los gastos*.

Artículo XIV. Indicando a los Armadores que en cuanto hubiesen echado anclas al regreso de sus singladuras, y sin ningún aviso por parte de la Corona, deberían hacer las reparaciones necesarias que las galeras precisasen después de haber estado navegando, *bien y completamente, según fueron entregadas, y sacadas del mar*. Y añade: *Y de toda la ganancia en común, rebajado el capital y los gastos, y hecha la*

*recomposición, lo que sobrare se partirá por sueldo y por libra,<sup>39</sup> según queda dicho. Y continúa añadiendo: Pero es intención del Señor Rey, que si por ventura alguno o algunos de dichos Armadores a la vuelta nada hubiesen ganado, en este caso no estén obligados a hacer componer las dichas Galeras, más sí sacarlas del mar, y sus pertrechos a sus propias expensas.*

El Artículo XV es muy breve. Autorizando a los Armadores para abrir almoneda en cualquier lugar del Reino de Aragón que quisieren hacerlo y sin pagar derechos de ningún tipo. Y...*a tomar refresco<sup>40</sup> sin pagar derecho alguno.*

Los Armadores en corso, pues, estaban autorizados a efectuar este tipo de transacciones (almoneda) en cualquier punto del reino aragonés y sin pagar impuestos por ello. Lo de tomar refresco hay que interpretarlo como hacer aguada, cambiar el agua que transportada en una nave por otro agua más reciente y en mejores condiciones de potabilidad, y, asimismo, como cargar y/o reponer víveres en una embarcación (hacer acopio de todos estos artículos).

Artículo XVI, igualmente muy breve. *Que las Galeras, sus armas, remos, y otros pertrechos de ellas, vayan a riesgo y ventura del Señor Rey.* Hay, o así lo parece, una cierta contraindicación con lo dicho al final del Artículo XIV.

Artículo XVII. De sentido económico, de control y de inspección. *Que en el caso de que el Señor Rey provea la referida paga de un mes y los víveres de cuatro, en cada una de las dichas Galeras vaya una persona para guardar y recibir el derecho del Señor Rey...etc.*” (Sobre pagas y víveres ver Artículo II). Esta/s persona/s, que actuaban por Delegación del monarca, estaban obligadas a prestarle a éste juramento y *Pleito Homenaje* de actuar con honradez y equidad y fielmente sobre las funciones que les eran recomendadas, respondiendo directamente ante el rey o ante quien el soberano decidiese. (Referencias que tienen una cierta conexión con este Artículo XVII pueden encontrarse en los Artículos VI, VII, VIII, IX, X, XI y XIII).

---

<sup>39</sup> Sueldo: moneda antigua vigésima parte de la libra. // Libra: peso antiguo variable en las diversas regiones y que en Castilla tenía 16 onzas y equivalía a 460 gramos.

<sup>40</sup> Refresco: los alimentos y bebidas frescas cargadas en una nave antes de zarpar o en alguna de las escalas de su recorrido. El descanso y los alimentos y bebidas frescos que se da a la gente embarcada después de un viaje, o con ocasión de estar fondeados (parados) tras varios días de navegación. Datos tomados del *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, de Pedro Fondevila Silva, que a su vez los toma de otros autores.

Artículo XVIII. Repite lo dicho ya en el Artículo I referente a sueldos y a víveres, y sobre la entrega de ganancias *a prorrata* mencionada en el XIII. También habla de riesgos y de seguridades mentados en otros artículos. Esta *Ordenanza*, aun siendo poco extensa, si reitera algunas cosas en distintos de sus artículos, pero es algo que ocurre en la totalidad de todas las *Ordenanzas* publicadas a lo largo del tiempo.

Y añade: *En el caso que dichos Armadores no tomasen el sueldo y los víveres del Señor Rey, no estarán obligados a darle ganancia ni derecho alguno; antes podrán salir a corso, prestando las sobredichas seguridades.* Y sigue: *...estas Naos serán de porte de mil salmas arriba, y que las tales deben y hayan de llevar ciento y veinte personas combatientes por cada buque, y no puedan llevar mercaderías ni efecto alguno de que tomen flete sin voluntad del Rey Señor, so pena de perder la Nao y la mercancía... y deberán volver a desarmar en el parage o parages donde hubieren armado, dentro de los ocho meses después de haber partido.*

El Artículo XVIII es nítido en sus afirmaciones, muy claro para quienes se decidieran a armarse en corso. En realidad y en general, esta *Ordenanza* del soberano aragonés Pedro IV deja bien estipuladas las circunstancias precisas para aquellos que quisiesen hacerse corsarios (era difícil que un Armador en corso se equivocase, salvo intencionadamente).

El amanuense que trabajó como tal en esta *Ordenanza* cometió un error. Este copista da como válidos XXIV Artículos cuando en realidad son XXIII, y ello es debido a que el tal amanuense, cuando va haciendo la numeración de Artículos, salta del XVIII al XX, pasándose el XIX. Así lo hemos comprobado en el texto original e íntegro que nosotros hemos manejado. Por lo tanto, salvo equivocación, son XXIII los Artículos de la *Ordenanza de Corso de 1356*, de Pedro IV de Aragón.

Artículo XIX. Por lo dicho, no existe. No obstante, seguiremos la numeración puesta por el copista, para no desvirtuar el original.

Artículo XX. Sobre las seguridades que los Armadores en corso han de dar de no dañar a amigos del rey y atacar solamente a enemigos de éste. No incluye otros datos.

Artículo XXI. Explica que los Armadores, cuando saliesen a navegar en corso desde los lugares donde hubieren armado, estaban obligados a llevar o a poner un

representante, o presentar credenciales, en la ciudad de Alghero,<sup>41</sup> siempre que no navegasen a España o que cruzasen el Estrecho de Gibraltar. Estaban excusados de hacerlo en el caso de que hubiera enemigos en el Golfo,<sup>42</sup> debido al peligro que ello suponía. Sobre si había o no enemigos bastaba con la palabra de los Armadores, dada bajo juramento.

Artículo XXII. Comenta que los Armadores, para atender, respetar y cumplir todo lo que se determina en esta *Ordenanza*, habían de prestar juramento y *Pleito Homenaje* (ya definido en página anterior) al rey ante las autoridades por éste indicadas y en los lugares que para ello se determinan. Los Armadores desde la localidad de Cadaqués hasta la de Tortosa, ambas inclusive, lo harían ante el *Bayle*<sup>43</sup> General de Cataluña; los de Valencia, ante el Baile General de Valencia; los del Rosellón, ante el Gobernador de este sitio; los de Mallorca, ante el Baile de Mallorca; y los de Cerdeña, ante el Gobernador de esta isla o ante sus lugartenientes. El no cumplir los Armadores lo especificado en la *Ordenanza* les obligaba a responder con sus bienes y con sus personas.

Artículo XXIII. Similar al anterior en su contenido. Habla de juramentos y de *Pleitos Homenaje*.

Artículo XXIV. Último de todos ellos. Lo transcribimos completo: *Que el Señor Rey, o su Consejo, juren no tocar a las dichas Galeras o Naos, ni a la tripulación y guarnición de ellas por ningún motivo, mientras ellos las mantengan en el mar, a menos que antes realmente y de hecho no les pagase lo que les costasen, estando en esto al juramento que ellos dieron.= Dominus Rex mandavit mihi Ferrario de Magarola, in cujus posse preadicta juravit, et ejus Consilium* (El Señor Rey ordenómelo a mí, Ferrer de Magarola,<sup>44</sup> bajo cuyo poder juré lo indicado y por su Consejo).

Desde la fecha en que se editó la primera *Ordenanza de Corso* (26 de febrero de 1356 / Pedro IV de Aragón) hasta la última de ellas (20 de junio de 1801 / Carlos IV

---

<sup>41</sup> Alghero. Ciudad en el noroeste de la Isla de Cerdeña que perteneció al Reino de Aragón.

<sup>42</sup> Golfo de Alghero, o *Rada de Alghero*, justo delante de esta ciudad sarda.

<sup>43</sup> Bayle (Baile). Juez Ordinario antiguamente.

<sup>44</sup> Ferrer de Magarola fue archivista (archivero) regio e historiador del Reino de Aragón (con Pedro IV) entre los años 1353 y 1370. Falleció en 1370.

de España), transcurrieron, prácticamente, cuatro siglos y medio (exactamente 445 años). En unas u otras de estas *Ordenanzas*, es decir, de estas dos y de las intermedias, fueron incluidas modificaciones más o menos significativas, y sí bastantes repeticiones del mismo asunto en algunos de sus Artículos, como, asimismo, en cuanto al número (cantidad) de éstos se refiere, dependiendo, lógicamente, según que *Ordenanzas*. La de 1356, con sus XXIII Artículos, fue la más reducida de todas las editadas, junto con la de Felipe IV, del año 1621 (que seguidamente comentaremos), y las Adiciones de esta. Pero, no obstante, por sí sola, e incluso comparándola con otras, la *Ordenanza* del año 1356 recoge, al menos así lo creemos nosotros, los puntos más importantes para ejercer el corso ajustándose a unas normas perfectamente aceptables en los tiempos de su edición, e incluso si en la actualidad volviesen a repetirse las circunstancias maríneas (o marítimas) de aquellas épocas (basta con leerla detenidamente y sin las exclusiones que este nuestro trabajo nos obliga a efectuar). Aunque, lógicamente, teniendo también en consideración el tiempo transcurrido desde que el corso era una actividad habitual y reglamentada y nuestra forma de pensar y de actuar en la actualidad. Pedro IV “El Ceremonioso” de Aragón, “El del puñalito”, fue, sin duda, un rey sin escrúpulos, ni morales ni religiosos, de enérgico y de duro carácter, embustero e intrigante, y hasta traicionero, etcétera, pero también fue un personaje culto (algo y no poco de cultura hubo de tener), que apoyó las ciencias, las artes y las letras y que por ejemplo, y aparte de otras cosas, fundó en el año 1354 la Universidad de Huesca, reorganizó la Corte (tal vez de ahí su alias “El Ceremonioso”), la Administración y el Ejército, etcétera. Pedro IV fue un monarca que realizó una amplia tarea institucionalizadora, que en su reinado se convirtió en permanente la Diputación General de Cataluña (Generalidad, o *Generalitat*),<sup>45</sup> que aumentó el poder Real en su reino y amplió y afianzó su dominio y comercio en el Mediterráneo, que participó victorioso junto a los castellanos (en compañía con Alfonso XI / 30 de octubre de 1340) en la célebre Batalla del Salado en contra de los musulmanes, y que tuvo una sorprendente habilidad política, etcétera.

Hay que considerar que durante el reinado de Pedro IV la Corona de Aragón se extendía por distantes y marítimos lugares, como, verbigracia, Islas Baleares, Cerdeña, Ducados de Atenas y de Neopatria, etcétera. y que el Reino de Aragón disponía de una

---

<sup>45</sup> Las Cortes de Monzón (Huesca)-(1362-1363) fueron convocadas por el rey Pedro IV de Aragón. Son consideradas como en las que se consolidó la creación de la Generalidad (*Generalitat*) de Cataluña.

considerable flota naviera. Esta fue una de las razones que influyeron en el rey aragonés para crear la referida *Ordenanza de Corso*.

Un rey así, y por ello hemos querido resaltar estas diversas realizaciones positivas de Pedro IV, pudo tener defectos, y de hecho los tuvo, pero también la capacidad suficiente, y más que suficiente, como para idear, ordenar, editar y publicar, o como queramos llamarlo, una *Ordenanza de Corso* tal que aquella. “El Ceremonioso” fue un estadista, responsable de la más antigua de las *Ordenanzas de Corso* escritas y reglamentadas. Así es como lo estimamos nosotros, y no deja de darnos la razón aquella frase, en latín, con la que cierra su *Ordenanza* el rey Pedro IV de Aragón y con la que queda clara la intervención directa de “El Ceremonioso” en la autoría de la misma “*Dominus Rex mihi Ferrario de Magarola, in cujus posse preadicta juravir, et ejus Consilium.*”

### **c) Ordenanza de Corso año 1621 <sup>46</sup> (24 de diciembre)**

Esta ordenanza fue dada, como igualmente sus Adiciones, por el rey de España Felipe IV (reinado 1621-1665) y su valido el Conde-Duque de Olivares, por medio de Cédulas Reales. Hay que observar como en esta *Ordenanza de 1621* hay ciertas condiciones que, con más o menos parecido, ya están expuestas en la de 1356, algo que se repite entre unas y otras de la totalidad de las *Ordenanzas de Corso* dictadas a lo largo del tiempo, es decir, desde la primera de ellas, la de 1356, hasta la última, la de 1801.

Indicaba Felipe IV a todos sus vasallos, sin excepciones, que cuantos de ellos quisieran y pudieran armarse en corso, fletando naves de alto bordo,<sup>47</sup> que contaban con

---

<sup>46</sup> Archivo de la Zona Marítima del Mediterráneo / Arsenal Militar de la Marina (Cartagena / Murcia) / Carpeta aislada conteniendo esta *Ordenanza* y sus Adiciones de los años 1623 y 1624. Todo ello incompleto, faltando algunas hojas. Fue una donación hecha a este Archivo por un particular. El título en la carpeta continente, escrito a mano, es erróneo, porque dice *Ordenanza corso 1623*, fecha de la primera de las Adiciones y no la de la *Ordenanza* en sí. Signatura de localización en este Archivo: Corso / P.27-08-1623. De esta *Ordenanza* y de sus Adiciones puede, asimismo, conseguirse información en la Biblioteca Nacional de España, en Madrid. Y también en *Notas sobre el corso y la guerra justa en Indias, el caso de la Nueva España (siglos XVI – XIX)* ( página 255 y siguientes), de ÓSCAR CRUZ BARNEY, Tesis Profesional. Universidad Iberoamericana. México, 1995.

<sup>47</sup> Los bordos son los lados o costados exteriores de una nave. El bordo va desde la línea de flotación (superficie del agua) hasta la borda. Las bordas vienen a ser lo mismo que los bordos: cada uno de los lados (babor y estribor / izquierdo y derecho, respectivamente, mirando desde popa a proa) de una embarcación.

su autorización para poder hacerlo. Una vez autorizados y en posesión de sus correspondientes *Patentes de Corso* eran libres los armadores para levantar anclas y comenzar a navegar en busca y captura de cualquier buque enemigo de la Corona española, *...así de turcos y moros como de mis rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda,*<sup>48</sup>*y hacerles guerra...* Pero los Armadores, al recibir la *Patente*, estaban obligados a dar garantías<sup>49</sup> de que no atacarían ni dañarían a embarcaciones de vasallos fieles del rey, amigos suyos (de la Corona) y confederados de ésta, y que estuvieren navegando. Tales garantías habían de dárseles al Virrey del Reino, allí donde lo hubiese, o al Capitán General (igualmente donde lo hubiere), Gobernadores y/o Corregidores (*idem*). El Armador tenía también la obligación de entregar un dinero, igualmente como garantía del cumplimiento de sus obligaciones como corsario; tal entrega, en metálico, tenía la obligación de hacerla antes de salir a navegar en corso, presentando, ante el Consejo de Guerra, para poder hacerlo, la documentación precisa justificativa de que había pagado dicha cantidad exigida.

Concluidas todas estas gestiones, el Armador podía alistar a gentes de mar (marineros / gentes de cabo) y a gentes de guerra (soldados) para cubrir las necesidades de personal que necesitase para poder dedicar sus naves, con garantías de éxito, al corsarismo. Pero tales Armadores tenían absolutamente prohibido enrolar a hombres, marineros o no, jubilados, que con anterioridad hubieran pertenecido a las Armadas Reales, independientemente de las clases de naves de dichas Armadas en las que hubieren navegado. Asimismo, tenían prohibido alistar a ex presidiarios de las cárceles reales.

Transcribimos, por creerlo interesante, lo dicho en esta *Ordenanza de 1621* sobre determinadas ventajas concedidas al Armador (insiste en ello en diversos espacios): *Y para lo que es alistar, y recibir a sueldo otra gente, y comprar pertrechos* (en este caso, los instrumentos necesarios para una operación), *artillería, armas, municiones, bastimentos* [provisión de alimentos] *y las demás cosas necesarias para el apresto* [prevención, preparación] *y sustento de los dichos Navíos y gente de ellos: mando que le asistan* [al Armador] *con el favor y ayuda que en mi nombre pidiere y hubiere menester, como si fuera para apresto y despacho de Navíos de mis Armadas, y*

---

<sup>48</sup> Holanda y Gelanda (Zelanda) / (Países Bajos).

<sup>49</sup> Incluidas las económicas.



*sin encarecerle los precios de ello mas de lo que comúnmente valiere entre los naturales* (habitantes del lugar de aprovisionamiento).

Las naves que se armasen para el corso, se especifica en la *Ordenanza*, no podían superar una capacidad de carga superior a trescientas toneladas, en un tiempo en el que ya se construían embarcaciones de más tonelaje. Transcribimos: ... *porque como los demás de los enemigos (particularmente de los corsarios) no exceden de este porte, si los navíos que se armasen fuesen grandes (aunque no muy ligeros)* [si nosotros armásemos navíos más grandes no serían tan ligeros en sus movimientos y desplazamientos como los de la competencia] *no los alcanzarían* [a los barcos a perseguir y abordar] *y seria muy infructuosos el gasto.*

La Corona, la quinta parte del botín que le correspondía de las capturas efectuadas por el corsario, se la cedía a éste, así como también le cedía la propiedad de los navíos apresados, que de principio le pertenecían a la propia Corona. Y lo mismo en cuanto a las armas, artillería, municiones, y cuantas otras cosas atrapasen los corsarios, igualmente pertenecientes a la Corona, según lo estipulado en la *Ordenanza*. Con estas renunciaciones y cesiones a los corsarios, el rey lo que pretendía era darle a éstos un mayor margen de ganancias para que más fácilmente pudieran amortizar los gastos hechos para armarse en corso, así como para estimular a los dudosos para que se armasen.

*Y tengo por bien* – continúa diciendo Felipe IV en su *Ordenanza* – *que venda* [el Armador o el Capitán de la nave] *los tales esclavos a quien mas le diere por ellos (excepto los Arráez, Pilotos y Contramaestres de los Navíos de Turcos, Moros y Moriscos, que sin pelear, ni llegar a las manos se rindieren a buena guerra (Buena Presa) porque estos [a estos] los ha de entregar al mi Virrey, y Capitán General, Gobernador, ó Iusticia (Justicia) de la parte donde entrare con las tales presas, para que ellos los envíen a Galeras de España ... Y a mi Capitán General de ellas [de las Galeras] ordeno, que por cada uno de los dichos Arráez pague cien ducados del dinero de la consignación de las dichas Galeras, y lo que esto montare [sumase] quede en beneficio del Armador y se reparta como lo demás de las presas ... Pero los Arráez, Pilotos y Contramaestres de los Navíos de Turcos, Moros y Moriscos que rindiere el tal Armador peleando los ha de hacer ahorcar el mi Virrey ... etc.*

“...que venda los tales esclavos a quien mas le diere por ellos...” España fue uno de los principales países en la trata de negros y en este sentido podemos calificar a nuestro país como un Estado esclavista, considerando a Felipe IV como uno más de los que apoyaron la trata de negros. La abolición de la esclavitud en la España peninsular se estableció en el año 1837 y más tarde, año 1873, en sus colonias americanas. La abolición a nivel mundial se llevó a cabo en distintas fechas, según que países. La definitiva derogación de lo que podemos llamar *Abolición de la esclavitud moderna* (trata de personas, explotación de prostitutas, etcétera) data del 2 de diciembre de 1949, según la *Resolución 317 (IV)* de la Asamblea General de la ONU.

Como es sabido, la esclavitud es una institución jurídica establecida en la Edad Antigua, que, no obstante, no se desarrolló de la misma forma en todos los países, civilizaciones y épocas. Sí tuvo una relación directa con el corsarismo y bien podemos decir que en cosas de la mar no hubo corsario sin esclavo ni esclavo sin corsario.

Felipe IV dejaba muy claro, refiriéndose en esta ocasión a su Armada del Océano Atlántico, que cuando en un enfrentamiento entre buques de dicha Armada y cualquier embarcación, no importaba su procedencia y bandera, y los tripulantes de tales embarcaciones no se rindiesen de inmediato y se enfrentasen a tal Armada, o intentasen escapar, todos serían ahorcados de inmediato una vez apresados. Ahorcados todos, Oficiales principales del navío capturado, Pilotos, Contramaestres y resto de la marinería. Ahorcados, igualmente, quienes por no rendirse robaran e incendiaran su propia nave antes de entregársela a sus raptos. Únicamente, en estas capturas, serían perdonados aquellos que se hubieran rendido voluntariamente después de haber peleado (*buena guerra*, especifica Felipe IV), facilitándoles además su regreso a casa, pero sin llevarse nada de sus pertenencias. A los que se hubieran rendido sin pelear, asimismo facilidades para volver a su tierra, con su mochila y los bastimentos necesarios para el camino, pagando de los beneficios del barco apresado el importe de estos bastimentos.

Los Armadores en corso en un principio estaban obligados (esto se repite en otras *Ordenanzas*) a vender sus presas, como, asimismo, a repartir los beneficios de lo capturado, en la misma ciudad o lugar en donde hubieran armado la nave para ejercer el corsarismo, aunque, en caso de auténtica necesidad, podían hacerlo también en cualquier otra parte, pero, en toda circunstancia, con licencia del Virrey, Capitán General, Gobernador y/o Corregidor del sitio en donde se hubiesen armado el barco. El

Virrey, el Gobernador, o el Justicia Ordinario, que tuvieran en su poder las fianzas que en su momento hubiesen depositado los Armadores para hacerse al corso, serían los que determinarían, *con justicia*, las causas y calidades de las presas hechas (*Buenas* o *Malas Presas*), como también serían estas autoridades las que atenderían las posibles apelaciones del corsario por disconformidad con las determinaciones que con respecto a él y a sus apresamientos hubieran podido tener lugar. El Virrey, Gobernador, o Justicia Ordinario, escucharían en primera instancia estas posibles apelaciones del corsario, que podían llegar incluso hasta ...*mi Consejo de Guerra* (Felipe IV).

Hay que añadir que el propio Armador era quien otorgaba y permitía las posibles apelaciones, siempre que éstas se ajustasen a derecho, de las tripulaciones de sus barcos corsarios, para si tales tripulaciones decidían acudir al Consejo de Guerra, pero, en ningún caso a otro tipo de Tribunales, aunque ello excluía de este poder del Armador a aquellos hombres que habían sido alistados por él y que habían cometido delitos con anterioridad a ser enrolados en sus embarcaciones para el corso, porque no podía proceder el propio Armador contra quienes habían delinquido antes de haberlos admitido en sus navíos corsarios, ni actuar sobre los delitos anteriores de sus tripulantes.

Fue dada esta *Ordenanza de 1621* en El Pardo (Madrid) con fecha 24 de diciembre del año 1621 y firmada por Martín de Aroztegui,<sup>50</sup> por mandato del Rey Felipe IV. La *Adición* de 1623, de carácter general, está datada en Madrid el 27 de agosto, y la de 1624, igualmente en Madrid, a fecha 12 de septiembre (firmadas ambas *Adiciones*, también por Martín de Aroztegui.

La Adición de 1623 dicha (la dio Felipe IV por medio de una Real Cédula) añadió a la *Ordenanza de 1621* algunos Capítulos facultando a los Armadores corsarios para que pudiesen llevar y vender sus presas a donde creyesen más oportuno y rentable para ellos, otorgándoles además a las tripulaciones corsarias diversas exenciones y la libertad en el uso de vestimentas y armas, tal como a los alistados en las milicias españolas.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> Martín de Aroztegui, o de Aróstegui, fue Secretario de Despacho de Felipe IV.

<sup>51</sup> Real Cédula fechada en Madrid el 12 de septiembre de 1624. Ésta, como la Real Cédula del 27 de agosto de 1623 (sobre la libertad de llevar y vender los corsarios sus presas al lugar que creyesen más oportuno y rentable), están en la *Colección de todos los tratados de los soberanos de España con los demás de Europa* (Biblioteca Nacional. Madrid), de José Antonio Abreu y Bertodano (¿1717? – Madrid 1775), publicista español (entre y además de otros cargos y actividades), del que se conserva la colección dicha.

En los inicios del siglo XVII los corsarios estaban obligados a comerciar sus presas, incluida su venta, únicamente en el puerto del cual habían zarpado para cazar enemigos o aliados del país que les había otorgado su *Patente de Corso*, salvo que para hacer lo contrario dispusieran de un permiso especial del Virrey, del Capitán General, del Gobernador o del Corregidor del lugar concreto en el que los corsarios hubiesen armado sus buques para destinarlos al corso. Y fue posteriormente, cuando se publicó la *Adición* de 1623, como acabamos de decir, cuando los corsarios quedaron autorizados una vez conseguidas sus presas para llevárselas y comerciar con ellas donde libremente quisieran. Esto fue ratificado en la *Ordenanza de 1674* específica para América.<sup>52</sup>

Así pues, la prohibición de vender sus presas los Armadores en otro sitio que no fuese en su lugar de armar sus buques para el corso desapareció con la publicación de aquella *Adición*. Tal Adición estuvo vigente hasta el año 1709, fecha en la que se editó otra Cédula por medio de la cual se obligaba a comerciar y vender las presas como se había hecho antes de la *Adición* de 1623, salvo en aquellas posibles situaciones en que los Armadores se viesan forzados a hacerlo en otros lugares por diversas necesidades, entre las cuales estaba la de que fuesen perseguidos por otras naves con intenciones no definidas o malévolas.

Las ventas de presas y de todos sus efectos estaban exentas de pagar el derecho de alcabala, ni almojarifazgo ni otros impuestos. Así como todo Virrey, Capitán General, Gobernador, Corregidos, ni cualquier otra persona, tenían la prohibición absoluta de tomar parte en el reparto y beneficios de las presas hechas por los corsarios, puesto que éstas eran exclusivamente para beneficio del Armador y de sus gentes que participasen en el apresamiento de dichas presas. Estos repartos corrían a cargo de ... *mis Veedores y Contadores (si los hubiere) en la parte donde las llevare* [donde el Armador llevase las presas], *y no habiéndolos, lo hará el mi Corregidor o Justicia y gente de los Navíos, sin que por ello tengan ningún derecho* [derecho de emolumentos].

El individuo, o individuos, que se armaban en corso tenían un muy considerable número de ventajas económicas (incluso políticas) y un no menos considerable número

---

<sup>52</sup> Para ampliar datos al respecto consultar a MURO OREJÓN, ANTONIO, en su *Cedulario americano del siglo XVIII*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla / Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Sevilla, 1969. /// Y a PALACIOS PRUDENCIO, ANTONIO DE, en *Notas de la Recopilación de Leyes de Indias* (p.212). Estudio, edición e índices de Beatriz Bernal de Bugueda. México (UNAM), 1979.

de privilegios y apoyo real. Esto era lógico y comprensible, puesto que para armarse en corso esa imprescindible la inversión de grandes cantidades de dinero, y, aunque las ganancias podían ser elevadas (y de hecho lo eran casi siempre), también los riesgos de pérdidas monetarias, y de tiempo y de prestigio, e incluso de vidas, etcétera, suponían una considerable aventura. Pero el rey (la Corona) no regalaba nada, o poco regalaba, y el atender con todas estas gracias y regalías a los corsarios, a sus corsarios, era, ante todo, o únicamente, en beneficio propio, de la propia Corona (y del país, si ustedes quieren), puesto que la monarquía del momento carecía de una Marina lo suficientemente numerosa y preparada como para por sí sola hacer frente a otros corsarios de lugares extranjeros enemigos, de piratas, etcétera. Que en el conceder *Patentes de Corso* podía estar presente la recomendación en beneficio de unos o de otros, las influencias de “para este sí y para el otro no”, seguramente que así sucedió en muchos casos (tal vez en la mayoría), pero ¿acaso esto no ha ocurrido de esta manera en todo lugar y a lo largo de cualquier tiempo y en asuntos de diverso tipo ? ¿ Por qué entonces la *Patente de Corso* iba a ser una excepción ?

Que los Armadores tuviesen privilegios y gozasen de ciertas prebendas, que se les otorgase un amplio conjunto de incentivos, morales y éticos o no, todo ello por armar barcos en corso, no deja de ser razonable y positivo, porque los corsarios desempeñaban actividades para la defensa de unos mares, de unos territorios, de unas economías, etcétera, de los países que les habían concedido sus *Patentes de Corso* (independientemente de que ejecutasen su trabajo con más o con menos dignidad y honradez). En cuanto a España se refiere, nuestros corsarios defendían todo eso, y también defendieron de nuestros enemigos y de sus aliados a nuestros navíos en sus rutas de cabotaje y en sus largas singladuras de alta mar.

Veamos otras expresiones referentes a las ventajas y/o privilegios de los Armadores: *Considerando los grandes daños que reciben mis vasallos y confederados, de tantos Corsarios y Piratas como andan en el mar, infectándola, y siendo justo ayudar a los Armadores para que se animen a los gastos que han de hacer contra ellos [para que los Armadores en plan corsario se animen a invertir dineros para armar buques para enfrentarse a otros corsarios y/o piratas], declaro y mando que las presas que quiten a los Enemigos y Piratas y declarasen haberlas tenido en su poder*

*veinticuatro horas, en cualquier parte que sea, se entienda ser de buena presa para los dichos Armadores. (Felipe IV).*

También: *Desde el día que el Armador hubiere dado las fianzas referidas y presentase la dicha Cédula mía en que se le permita armar y salir en corso ha de tener jurisdicción civil y criminal sobre toda la gente de guerra y mar que hubiere alistado y alistase para la armazón, y podrá conocer [podrá actuar] en primera instancia de los delitos [sobre los delitos] que cometieren en tierra y mar. (Felipe IV). (De jurisdicción civil y criminal ya hemos hablado anteriormente).*

La *Ordenanza de Corso de 1621* de este rey español-habsburgo encierra otros clarificadores puntos, como, verbigracia, cuando expone que la gente que fuere enrolada para navegar en corso por un determinado Armador ya no podía cambiarse de embarcación ni pasar al servicio de otro o de otros patrones, hasta que no finalizase el viaje para el que había sido contratado y no estuviesen saldadas sus cuentas de tal viaje. Resueltas estas cuestiones sí quedaban libres los hombres ... *para alistarse con otros, o hacer de sí lo que quisieren. (Artículo 4 de la Ordenanza).*

Es el Artículo 9 el que establecía que cuando un corsario capturaba a un enemigo y/o pirata y hubiera constancia de que el capturado hubiera permanecido 24 horas o más en poder del corsario captor, en cualquier lugar que esto hubiese ocurrido, el capturado se consideraba como *Buena Presa*. Esta circunstancia y de manera idéntica se contempla en el Artículo 10 de la *Ordenanza de Corso de 1674*, así como también en el proyecto de *Ordenanza* (que no *Ordenanza*) del año 1754, especial para Indias.

Se consideraba *Buena Presa* si en el momento de abordar a un barco, fuese este de uno u otro lugar y de la bandera que enarbolase, rompía su Capitán cualquier documento que pudiese comprometerlo o hubiera tirado al mar parte o todos de esos documentos (Artículo 28). También era considerada *Buena Presa* si al abordar una nave, la que fuese, no llevaba consigo la documentación necesaria para estar navegando, o tal documentación fuera duplicada o falsificada (Artículo 50). Otra *Buena Presa* era en el caso de represas, llevadas a cabo sobre embarcaciones de piratas cuyos propietarios (del barco que se represaba) fuesen vasallos del rey, o neutrales y/o aliados suyos, que transportasen contrabando, sin importa quien fuese el Armador de éstas ni el propietario de las mercancías transportadas, y sin tener en consideración el lugar, ni

tiempo, ni otras circunstancias, en las que se hizo la represa, el recobrar la nave previamente apresada por quien lo hubiese hecho (las penalizaciones por estos hechos ya no se contemplan en *Ordenanzas* posteriores). Igualmente, era *Buena Presa* toda embarcación que opusiera resistencia al corsario que la abordase para su reconocimiento. Hubo unas penalizaciones por estos hechos pero que ya no se contemplaron en *Ordenanzas* posteriores. (El Artículo 33 recoge estos dos puntos).

*Y porque los pistoletas es una de las armas de menor embarazo [más ligera y manejable] y más efecto para las ocasiones de pelear, les permito [a la marinería] para que puedan comprar y conducir [llevar] en los Navíos, para usar solamente dentro de dichos Bajeles...etc.”* (Artículo 6).

*A los Cavos (Cabos) de los Navíos que conforme á la dicha ordenança (Ordenanza) salieren en al corso, y fueren embarcados en ellos, le serán reputados (en este caso graduar el mérito) los servicios que hizieren en los corsos, como si los hizieran en mis Armadas Reales: y á los que se señalaren peleando, y fueren los primeros en entrar, y rendir Navios de guerra de Enemigos, y tomaren Estandarte (bandera), ó hizieren cosas relevantes, mandaré darles ventajas particulares sobre qualesquier (cualquier) otros sueldos, como se dispone por las ordenanças Militares. Y á los Cavos se les hará merced (se les dará), conforme á lo que fueren mereciendo por sus servicios.*<sup>53</sup>

#### ***d) Ordenanza de Corso año 1674***

**(Comentarios incluyendo algunas comparaciones con otras Ordenanzas)<sup>54</sup>**

**(22 de febrero)**

***y otras Ordenanzas***

La *Ordenanza de Corso de 1674* está encuadrada en la *Colección de Tratados de paz de España... etc.* de José-Antonio de Abreu y Bertodano.<sup>55</sup> Es una *Ordenanza* que en su momento se promulgó dirigida a cuantos vasallos del rey de España (Carlos II)

---

<sup>53</sup> En Adición del año 1623 (Artículo I) de la *Ordenanza de 1621*. Reiterado en la *Ordenanza de 1674*.

<sup>54</sup> CRUZ BARNEY, OSCAR. *Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674* (pp.179-201). Nos hemos servido de la citada revista para obtener información al respecto.

<sup>55</sup> DE ABREU Y BERTODANO, JOSÉ ANTONIO. *Colección de Trsatados de Paz de España... etc.* Parte Segunda del reinado de Carlos II. Impresión de Antonio Martín, Juan de Zúñiga y Viuda de Peralta. Madrid, 1752.

residían en las Indias y que estuvieran dispuestos a armar barcos para hacer el corso (lógicamente con la licencia correspondiente) contra los países que practicasen acciones de piratería, o que fuesen beligerantes en contra de España en las costas indianas españolas. Tal *Ordenanza* contiene un prefacio y 19 numerales, en los cuales se especifican los requisitos imprescindibles para obtener *Patentes de Corso*, y además indica quien, o quienes eran o debían de ser las autoridades con facultades para poder conceder dichas *Patentes*, así como los derechos y obligaciones del corsario.

De esta *Ordenanza de Corso de 1674* hay que decir que algunos historiadores<sup>56</sup> han afirmado que fue la primera típicamente dictada para corsarios americanos, o para un corso paradigmático de América (al margen de que la *Ordenanza de 1621* allí se hubiera aplicado aun sin ser propiamente americana), así como que la misma (la de 1674) se estuvo prolongando en su contenido en las tierras indianas y en ningún caso fue derogada.

Hacemos una introducción antes de abordar lo que vamos a explicar sobre esta *Ordenanza*, que según hemos apuntado anteriormente, cuando hemos hecho la relación de todas ellas, fue emitida exclusivamente para América, con fecha 22 de febrero del año 1674, por el rey español Carlos II.

En el año 1626, Felipe IV tenía armado un numeroso ejército de alrededor de 300.000 hombres (posiblemente algunos más)<sup>57</sup>. El mantenimiento de tan enorme cantidad de militares, teniendo además en consideración los tiempos en que esto ocurría y que España estaba en aquellos momentos en un proceso general de crisis, pese a los éxitos militares de 1625, suponía un elevadísimo gasto económico difícil, incluso prácticamente imposible, de mantener. Era excesiva la diferencia que había entre ejército (hombres en armas) y los dineros imprescindibles para su mantenimiento. El promocionar, conceder privilegios y autorizar el corso, otorgando *Patentes*, tuvo como finalidad, entre otras posibles, aliviar los gastos que el mantenimiento de tan vasto ejército, incluida la Armada naval, suponía en unos tiempos de, como acabamos de decir, decadencia y crisis económica general. Así, pues, con fecha 24 de diciembre del año 1621, Felipe IV editó su *Ordenanza de su Magestad para navegar en corso, assi*

---

<sup>56</sup> LUCENA SALMORAL, MANUEL y RAMOS, H.R.F. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América* (p. 256). Editorial Mapfre. Madrid, 1992.

<sup>57</sup> MORENO DUQUE, ÁNGEL. *Historia de España* (Tomo IX / p. 225). Ediciones Gredos. Madrid, 1988.



[así]\_contra *TURCOS*, *MOROS* y *MORISCOS*, es decir, su *Ordenanza* / *Corso* / 1621, la antes comentada y cuyo nombre exacto era el penúltimo de estas dos.

La *Ordenanza de Corso de 1674*, de Carlos II, puede, de algún modo, considerarse, al menos en lo económico, como una continuación en sus motivos de la anterior de Felipe IV, independientemente de que la filipina no fuese dictada para las colonias españolas en las Américas, aunque sí la primera *Ordenanza* allí aplicada, en tanto en cuanto que la *Ordenanza* carlista se emitió exclusivamente para desarrollarla en las colonias de España en América. Es decir, dos *Ordenanzas* concebidas por los mismos motivos, los económicos, los de dos monarquías empobrecidas y en total decadencia (aparte, por otros posibles motivos).

El rey Carlos II mandó la impresión y la publicación de la llamada *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*,<sup>58</sup> para América y para las Islas Filipinas. Tal *Recopilación* fue un compendio de las leyes promulgadas por los reyes de España para regular las posesiones españolas en América y en Filipinas, llevada a cabo por Antonio de León Pinelo<sup>59</sup> y por Juan de Solórzano Pereira<sup>60</sup> y aprobada por Carlos II por medio de una Pragmática que se firmó en Madrid a fecha 18 de mayo del año 1680. Dividida en 4 Tomos y un total de 9 Libros, cuyo contenido es de 6.385 Leyes, que se encuentran agrupadas en 218 Títulos. Cada anualidad especifica un año concreto, el rey y el lugar de expedición de las normas establecidas. En el Título 13 (sólo en parte del mismo) hay un apartado titulado *De los corsarios y piratas y aplicación de las presas, y trato con Extranjeros*. Aquella *Recopilación de leyes...etc.* es una sistematización del Derecho español, que fue editada en el año 1806, y que, igualmente, se utilizó como texto de estudios por el monarca Carlos IV en el siglo XIX, con un contenido de 12 Libros, 340 Capítulos y más de 4.000 Leyes, Autos y Pragmáticas, incluyendo en su parte final un muy desarrollado y utilísimo índice por materias y por disposiciones.

La *Ordenanza de Corso año 1674* es un muy claro ejemplo, un paradigma de pulcritud y de minuciosidad, de reglamentación del Derecho indiano. Se busca con lo

---

<sup>58</sup> Las primeras recopilaciones de las leyes indianas se iniciaron a mediados del siglo XVI, con el nombre de Cedulaire. A partir de aquella fecha comenzó la recopilación de todas las leyes aprobadas por el rey español de turno referentes a las llamadas Indias. Las tareas de ordenamiento y de compilación se retrasaron durante unos 50 años, hasta el 1680, con la promulgación de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*.

<sup>59</sup> Historiador y jurista español. No se sabe el lugar concreto en donde nació, pero sí que fue en el año 1595, y falleció en Madrid en el 1660.

<sup>60</sup> Jurista y político español. Nació y murió en Madrid (1575-1655).

tratado en ella rectitud, imparcialidad y justicia en las relaciones de la sociedad en general con la marinería en particular. Y no debemos olvidar que quienes se armaban en corso, los corsarios, eran unos individuos que no solamente constituían simples números encajados en la sociedad española, sino que eran, y ello mucho suponía (al margen de los condicionamientos negativos que puedan encontrarse en ellos, tal que en cualquier colectivo humano) el disponer la Corona (el país, en definitiva) de la participación en su apoyo de unos particulares que aportaban defensa (paramilitar y económica) y seguridad. Esta *Ordenanza*, como todas, o como casi todas, cursadas en su momento por distintos reyes hispanos, nos traen los ecos de unas épocas, ya tan lejanas, que pueden sorprendernos y admirarnos de aquellas maneras de actuar de unas personas (de una marinería en conjunto e individualmente) casi olvidadas en la noche de los tiempos. Nos reflejan formas de control marino, del control de unos hispánicos mares tan inmensos que cuando en algunos de ellos se ponía el sol ya en otros había amanecido. Aquellas, o estas *Ordenanzas*, nos enseñan como fueron nuestras relaciones con otras naciones (unas más potentes que otras) y nos muestran las preocupaciones de nuestros reyes por conseguir y mantener el control de los mares. Y los corsarios, nuestros corsarios, actuasen o no con la ética y la disciplina explicadas en las *Ordenanzas*, o se comportasen con acciones más cercanas al pirateo que a otra cosa, fueron nuestros, nuestros corsarios, independientemente de que nos agrade o nos disguste. Sí, efectivamente, en muchas ocasiones (o en todas o casi todas) practicaron el corso y el pirateo de manera unitiva y se saltaron toda normativa legal, no lo negamos, ni comulgamos con ello, y de ello hacemos mención en otros lugares de este nuestro trabajo no precisamente justificando lo mal hecho por los corsarios, sino todo lo contrario.

En la Nueva España <sup>61</sup> era el Consejo de Indias el que por medio de su Junta de Guerra tenía jurisdicción para tomar decisiones sobre cualquier asunto y sobre cualquier

---

<sup>61</sup> La Nueva España tenía un ingente territorio, que comprendía el actual México, varios de los actuales Estados americanos de América del Norte, tales como California, Nevada, Utah, Colorado, Nuevo México, Texas, Arizona, Oregón, Washington, Florida, partes de Idaho, Montana, Wyoming, Kansas, Oklahoma y Luisiana. Y, asimismo, comprendía la parte suroeste de la Columbia Británica del Canadá, más la Capitanía General de Guatemala (actuales países de Guatemala, Belice, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Nicaragua), más la Capitanía General de Cuba (actuales Cuba, República Dominicana, Puerto Rico, Trinidad y Tobago, y Guadalupe). Incluía también la Capitanía General de Filipinas (las Islas Filipinas, las Islas Carolinas y las Islas Marianas, en el Océano Pacífico asiático). Todos los lugares citados constituían, en conjunto, el Virreinato de Nueva España. Hay que añadir que entre los años 1626 y 1642 los españoles nos establecimos en la zona norte de Taiwán, denominada Formosa / Isla Hermosa, por los habitantes de la Península Ibérica.

materia que tuviese relación con todo movimiento bélico, sobre toda circunstancia de guerra, incluida la guerra en corso. Las apelaciones en cualquier asunto en el cual tuviera actuación en primera instancia el Capitán General se enviaban a la Audiencia del distrito correspondiente (del distrito al que perteneciese tal Capitán General), según estaba determinado en la *Ordenanza*, la número 6, específica para estos menesteres. Quienes estaban facultados para conceder las *Patentes de Corso* eran los Virreyes, los Capitanes Generales y los Gobernadores, dependiendo de las circunstancias de cada caso.<sup>62</sup> Todas estas disposiciones sobre el armamento en corso en las Indias españolas a lo largo del siglo XVII están contenidas en diversas *Ordenanzas*. No obstante, las *Patentes de Corso* iban siempre firmadas por el rey.

Hubo casos en los que a un mismo individuo se le concedieron al mismo tiempo más de una *Patente de Corso*, como es el referente al boricua (o borikua) Miguel Enríquez.<sup>63</sup> En el año 1772, a este tal Enríquez, le fueron otorgadas varias *Patentes de Corso*, concedidas, una de ellas, por el Gobernador de Puerto Rico, de nombre Francisco Danío Granados, y otra por el Gobernador de Caracas, llamado Diego Portales.<sup>64</sup>

Las *Ordenanzas de Corso* siempre tuvieron una estrecha relación con la guerra, o con las guerras establecidas entre países. De no haber existido enfrentamientos bélicos entre unas y otras naciones la guerra en corso no hubiera tenido sentido, no hubiese existido la figura del corsario. Como ejemplo (uno entre muchos) puede servirnos cuantas guerras mantuvo España con otros Estados entre y a lo largo de los siglos XVI al XIX. Como demostrativo de esos hechos transcribimos literalmente un fragmento, sólo un fragmento, de la obra *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias*, de

---

<sup>62</sup> *Ordenanza de 1674*. Números I y II. /// Véase *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias* (obra ya citada) / Ley XXXVII, Título XXVII / Libro IX / (Como antecedente, la Cédula por la cual se prohibía, a partir del año 1562, la concesión de *Patentes de Corso* por las autoridades indianas).

<sup>63</sup> Miguel Enríquez (1680-1743) era boricua (o borikua). Enríquez, aun siendo mulato, fue una de los individuos más ricos, influyentes y temidos en todo el Caribe del siglo XVIII. Nació en San Juan, la capital de Puerto Rico, hijo de una esclava negra liberta (ya libre / ex esclava) y de un blanco de identidad no conocida. El historiador granadino, Ángel López Cantos, que escribió el libro *Miguel Enríquez, Corsario boricua del siglo XVIII*, dice que hay evidencias (sólo evidencias, pero no certeza) que autorizan a creer que el padre del corsario Miguel Enríquez podría haber sido el Obispo de San Juan, o algún otro prelado (alta Dignidad) de la Iglesia (Arzobispo, Obispo, Abad, etc.). Un boricua (o borikua) es un puertorriqueño nacido en la isla de Puerto Rico; los puertorriqueños cuyas familias sólo viven en la isla desde hace una o dos generaciones no son considerados boricuas, aunque sí puertorriqueños; la mayoría de los puertorriqueños residentes en Nueva York (U.S.A.) pertenecen a familias boricuas.

<sup>64</sup> Según LÓPEZ CANTOS, ÁNGEL. *Miguel Enríquez, corsario boricua del siglo XVIII*. Ediciones Portales. Puerto Rico, 1944.

Antonio-Xavier Pérez López: “... las Reales Cédulas que se han expedido hasta el día sobre corso, no se insertan a beneficio de la brevedad, y ser todas particulares y acomodadas a las circunstancias del tiempo de sus fechas siendo la última que se ha publicado el 1º de julio de 1779 y declaración de 13 de Marzo del siguiente año 80 (de esta Ordenanza (hablaremos en su momento) para hacer el corso a las embarcaciones de la Gran Bretaña, mientras duró la guerra entre ésta y aquélla Corte (entre Gran Bretaña y España).<sup>65</sup>

Como hemos ya apuntado hay contenidos que se repiten en diversas Ordenanzas. Por ejemplo, referente a los Cabos, tripulantes que con un cierto inferior mando en una embarcación corsaria o de la Armada, tenían como misión la vigilancia en los navíos. Tratan dichas Ordenanzas del comportamiento en buques corsarios de estos individuos, así como de los servicios que habían de prestar en ellos, y este comportamiento y servicios, como otras circunstancias inherentes a los mismos, quedaban reflejadas en sus expedientes disciplinarios, anotadas sus actuaciones, buenas, regulares o malas, tal y como si se tratase de barcos de la Armada. A aquellos Cabos (y no cabos / sogas y cuerdas en una embarcación) que sobresalían luchando, peleando en los abordajes, o estaban colocados en vanguardia cuando se apresaba un navío de guerra del enemigo, les concedían determinadas ventajas a título personal que resaltaban por encima de las de otros tripulantes que no hubieran realizado acciones similares. Estas ventajas eran de diverso tipo, tales, verbigracia, como pasar al servicio directo del propio rey (dependiendo, eso sí, de su clase social y/o grado militar), algún privilegio de nobleza, algún tipo de pensión, ascensos en la jerarquía militar, etcétera. Hay que indicar que estas ventajas concedidas estaban en relación directa con la fuerza y las características de las embarcaciones en las que hubieran efectuado sus acciones sobresalientes, como, asimismo, en las características y circunstancias de las naves enemigas rendidas, y en la mayor o menor peligrosidad de los combates llevados a efecto. Esto referido en este párrafo se encuentra en esta Ordenanza de 1674 y también en la Adición de 1623 (Artículo I) de la ya comentada y vista Ordenanza de 1621.

Estuvo vigente esta concesión de ventajas o premios para los Cabos corsarios hasta el primer año del siglo XIX (1801), porque en la Ordenanza de las Matriculas de Mar de 1802 (Carlos IV) nada se dice sobre este asunto.

---

<sup>65</sup> PÉREZ LÓPEZ, ANTONIO – XAVIER. *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias* (Título IX / p. 372). Imprenta de Don Antonio Espinosa. Madrid, 1744.

En las tripulaciones de las naves corsarias ocupaban plaza individuos que no estaban matriculados como gente de mar, aunque estuviesen enrolados en las mismas desempeñando cualquier tipo de función. Pero tales individuos, aun sin matricular, estaban acogidos al *Fuero de Marina*<sup>66</sup> y gozaban de cuantos beneficios y provechos se les aplicaban a quienes pertenecían a la milicia de España.

Entre esta *Ordenanza de 1674* y la de 1621 y sus Adiciones hay bastantes repeticiones, ya dicho, que a su vez coinciden con varias normas indicadas en otras. Un claro ejemplo es lo referente a la Jurisdicción Civil y Criminal otorgada a los Armadores y Capitanes de las embarcaciones armadas en corso. Es tema tratado en la *Ordenanza* de Pedro IV de Aragón (Artículo IV), en la *Ordenanza de 1621* y en su Adición de 1623 (Felipe IV) y en la *Ordenanza de 1674* (Carlos II). Repeticiones también entre la de 1621 y la de 1674 sobre el reparto y lugares de venta de las presas, sobre exenciones del pago de determinados impuestos por las transacciones comerciales de presas, sobre el portar armas los tripulantes, etcétera.

La *Ordenanza de 1674* dice que el repartimiento de presas lo hacían personas con la categoría de Oficiales de la Real Hacienda (Artículos VI y VIII) y que tales presas era obligatorio distribuir las entre los Armadores y la tripulación. Siempre se consideraban *Buenas Presas* aquellas capturadas a los enemigos corsarios y a piratas y que las mismas hubieran estado en poder del apresador por un tiempo mínimo de veinticuatro horas (Artículo X). En cuanto a si las represas, es decir, la recuperación de embarcaciones previamente apresadas por otros, debían de ser entregadas a sus antiguos dueños o quedar en propiedad del corsario represador, hay, podemos decirlo, ciertos matices discrepantes, porque no es lo mismo la recuperación de una nave por medio de lucha y batalla que recuperarla posteriormente del enfrentamiento bélico y ya a salvo la embarcación. Hay autores que hacen una muy clara distinción entre represa *incontinenti*<sup>67</sup> y de represa *ex intervallo*.<sup>68</sup> Los primeros (*incontinenti*) indican que la represa, hecha antes de las veinticuatro horas siguientes a su apresamiento, una vez

---

<sup>66</sup> Se está refiriendo a unos privilegios personales y de clase, a unos derechos a los cuales todo miembro de la tripulación de un barco corsario podía acogerse, independientemente de otras normas generales que legalmente estaban en su favor. Las normas indicadas en el *Fuero de Marina* se sumaban a las normas generales, ya fuesen éstas escritas o de costumbre, a las que cualquier miembro de la tripulación corsaria podía acogerse.

<sup>67</sup> *Incontinenti*. De la locución latina *in continenti*: inmediatamente, al instante, sin dilación, sin demora.

<sup>68</sup> *Ex intervallo* (intervalo). Se refiere en este caso al espacio o tiempo que hay entre dos hechos o cosas, el espacio o distancia de tiempo que hay entre dos momentos.

represada había de ser de inmediato devuelta a sus antiguos propietarios, puesto que éstos, y por no haber transcurrido el tiempo indicado, continuaban siendo todavía los dueños de la misma; los segundos (*ex intervallo*) afirman que si la presa, desde cuando los enemigos la capturaron y hasta su represa ya habían transcurrido más de veinticuatro horas, pasaba a ser propiedad de los represadores y por tal motivo no había un legítimo dueño a quien restituirle la presa. La definitiva conclusión a este dilema es clara: para que las represas hechas quitándoselas a los enemigos (a quienes en principio las habían capturado) y puestas a salvo, devolviéndoselas a sus primitivos poseedores, era imprescindible que tales represas fuesen recuperadas antes de haber transcurrido veinticuatro horas. No deja de ser todo ello un juego de intereses económicos apoyado por unos o por otros, según cada caso y según las posiciones de éstos o de aquéllos. Hay que añadir que si la recuperación (represa) de una embarcación se efectuaba pagando una determinada suma de dinero, tal embarcación quedaba definitivamente en propiedad del pagador (leonina manera de proceder).

Hay terceras opiniones, tales como que no se ha de devolver lo represado a su antiguo propietario, independientemente de si la represa se hizo *incontinenti* o se hizo *ex intervallo*, puesto que el represador, o represadores, expusieron sus vidas, sus economías y sus libertades (¿acaso no lo hicieron voluntariamente?), y por lo tanto es a éstos a quienes se debe considerar como dueños de la represa tal que una compensación justa.<sup>69</sup>

Sin duda, dilema y conclusiones a las que perfectamente se les puede aplicar lo que en el Derecho Romano se denominaba *Animus lucrandi* y *Animus furandi*.

El criterio de José Manuel Domínguez Vicente<sup>70</sup> varía con relación a los anteriores. Dice que los bienes que hubieran sido apresados por corsarios había que restituirlos a sus primitivos propietarios, y, a su vez, éstos estaban obligados a abonarles a los represadotes todos los gastos que hubieren tenido para efectuar la represa. Y añadía que si los represados pertenecían a la Armada no había que pagarles a éstos cosa alguna, dado que el rey estaba obligado a poner orden en los mares y limpiarlo, si era

---

<sup>69</sup> DE ABREU Y BERTODANO, JOSÉ ANTONIO. *Colección de los Tratados de paz de España... etc.*

<sup>70</sup> DOMÍNGUEZ VICENTE, JOSÉ MANUEL. *Ilustración y continuación a la Curia Philipica* (I. III. Núm. 19 / p. 331). Imprenta de Francisco Berton. Valencia, 1770.

posible, de corsarios enemigos y de piratas.<sup>71</sup> (Tal vez sea la manera más justa de proceder).

José Antonio de Abreu y Bertodano<sup>72</sup> hace la siguiente definición de presa: *... es una justa ocupación de las Naves, y Mercaderías que en ellas se conducen, pertenecientes á los Vassallos de el Soberano á quien se ha declarado la Guerra, hecha por los Subditos de el [del] Soberano su Enemigo, con legitima Patente de Corso. Y seguidamente agrega que ... es necesario que haya precedido la denuncia ó declaración de guerra para que proceda el derecho de presa, ya que de lo contrario se estaría faltando al derecho de gentes y no existiría la obligación de guardar la buena correspondencia y cuartel que se debe á los enemigos vencidos ó rendidos de acuerdo con las leyes militares, sino que en cambio se permitiría tratarlo con gran rigor y castigarle con pena de muerte como ladrones, traidores y piratas. (Se refiere en todo caso a los no portadores de Patente de Corso).*

De Felipe IV hay una Real Cédula, fechada el día 22 de diciembre de 1624, que expresa literalmente lo siguiente relacionado con lo que acabamos de decir sobre el reparto de presas : *Considerando los grandes daños, que reciben mis Vassallos, y Confederados, de tantos Piratas, y Corsarios... bla, bla, bla... y siendo justo ayudar á los Armadores, para que se animen á los gastos, que han de hacer... bla, bla, bla... mando, que las Pressas, que quiten a los Enemigos, y Piratas, que contare haver estado en su poder veinte y quatro horas... bla, bla, bla... se entienda de buena Pressa, para los dichos Armadores.* Se trata de una Cédula de Felipe IV del año 1624, es decir, cincuenta años anterior a la *Ordenanza de 1674*, de Carlos II, lo que supone una notable anticipación en el tiempo en esto del reparto de embarcaciones apresadas.

La *Ordenanza de 1674* nada dice sobre posibles responsabilidades de los Armadores corsarios ni de sus gentes por incumplimiento de las normas establecidas cuando se les concedía la *Patente de Corso*, responsabilidades, no solamente por incumplimiento de normas, sino tampoco por los perjuicios y/o daños que pudieran ocasionar con su conducta. Es en el *Proyecto de Ordenanza de 1754* cuando al respecto se hacen públicas las primeras disposiciones. Posteriormente, ya en la *Ordenanza de Corso del año 1762*, se vuelve a disponer sobre este asunto.

---

<sup>71</sup> *Ibidem* (Núm. 21 / p. 331).

<sup>72</sup> DE ABREU Y BERTODANO, JOSÉ ANTONIO. *Ibidem* (pp. 212, 213 y 214).

### ***e) Proyecto de Ordenanza de Corso año 1754***

Se planificó para Indias y se fechó en Madrid el 29 de abril de ese año. Fernando VI. Fue un Proyecto que no llegó a cuajar como *Ordenanza*.

Artículo VII. *Se informará muy puntualmente de la calidad práctica y conducta del sujeto a quien los armadores tengan la intención de confiar el mando de la embarcación que armaren, para evitar los gravísimos perjuicios muy contingentes (algo que sucede con mucha frecuencia) por emplearse en la expedición a semejantes hombres que no tengan para su desempeño las cualidades correspondientes.*

Muy acertadamente se buscaba con lo expuesto en este Artículo la mejor profesionalización de la tripulación de una nave corsaria, algo que podía estar en relación directa, y de hecho en muchos casos lo estaba, con el éxito o el fracaso de un abordaje a cualquier embarcación considerada enemiga. Es decir, una especialización del hombre corsario en sus actividades corsarias. Añade este Artículo anotaciones cargando la responsabilidad del alistamiento de tripulantes inexpertos a los propios Armadores, que estaban obligados a depositar fianzas monetarias para responder con ellas en el supuesto caso de que no se cumpliera esta circunstancia, y otras (extorsiones, perjuicios a terceros, atrasos en los pagos, etcétera), fianzas que no eran siempre iguales, dependiendo la cantidad y calidad de las mismas del Gobernador correspondiente y siempre teniendo en cuenta que fuesen proporcionales a la entidad del barco armado en corso y a su armamento. Repetido en otras *Ordenanzas*.

Por las repeticiones de lo expuestos en diversas *Ordenanzas* y por haber sido solamente un Proyecto que no llegó a publicarse no hemos considerado oportuno hacer aquí más amplios los comentarios sobre el mismo.

### ***f) Ordenanza de Corso de 1762*** <sup>73</sup>

Dada en El Pardo (Madrid). Editada con fecha 1 de febrero de aquel año. Rey Carlos III. Vamos a entrar en comentarios de sus cincuenta artículos.

---

<sup>73</sup> Archivo Histórico de la Nobleza (Toledo). OSUNA \_ C \_ 3349 \_ D \_ 13.



Artículo I. *El vasallo mio que quisiere armar en Corso contra Enemigos de la Corona...* Así comienza el primer Artículo de esta *Ordenanza* y la misma como tal. Continúa dando instrucciones como *...hà de recurrir al Ministro de Marina de la Provincia donde pretenda armàr, para obtener Permisso, con Patente formal que le habilite à este fin...* Sigue diciendo *...explicando en la instancia, què genero de Embarcacion tiene para èl [para ejercer el corso], su Porte, Armas, Pertrechos, y Gente de dotacion...* (punto concreto recogido en otras *Ordenanzas*, verbigracia, en la del año 1718, que lo comprobaremos seguidamente). Habla de la fianza que obligatoriamente ha de depositar el aspirante a corsario para que se le otorgue una *Patente de Corso*, con el fin de responder si su conducta no se ajusta a las normas estipuladas *...en esta Ordenanza...* (···) *...de no cometer hostilidad, ni ocasionar daño a mis Vasallos, ni a los otros Principes ò Estados, que no tengan guerra con mi Corona.* Una vez que se llegaba a un acuerdo con el Ministro responsable de las fianzas sobre la cantidad de la misma, al futuro corsario se le entregaba su correspondiente *Patente de Corso* y de inmediato podía empezar a ejercer el oficio. La fianza, especifica este primer Artículo, estaba definida en un máximo de sesenta mil reales de vellón, cantidad, no obstante, discutible a la baja, dependiendo de las circunstancias de la embarcación que fuere destinada al corso. Las fianzas abonadas por los Armadores tenían como objetivo el asegurar la conducta y puntual observación por éstos de cuanto se estipula en esta *Ordenanza* en este caso, entre otras cosas la de no cometer hostilidades ni ocasionar daños a vasallos del rey, a amigos y aliados de la Corona y a neutrales con ésta. (Visto en diversas *Ordenanzas*). Etcétera.

Artículo II Habla de que al Armador en corso era preciso facilitarle cuanto necesite, pagándolo *...a sus justos precios...* Se le permite enrolar como tripulantes a los individuos que él prefiera, con la excepción de aquellos que hubiesen estado o estuvieran embarcados en naves del rey. Y la tripulación era preciso que estuviere compuesta con al menos de una tercera parte de gente no marinera y por consiguiente no matriculada como profesionales de marinería. Esta medida, que sin explicación parece un tanto absurda, tiene su lógica, porque se supone, y esto si era necesario, ya que se añadía *... con tal que sea hábil y bien dispuesta para el manejo de las armas.* Una vez concluidos todos los trámites precisos y si la nave requerida se ajustaba a las normas exigidas se le entregaba al que sería en este caso el Capitán corsario una copia con las Instrucciones que debía seguir y que debía aplicar puntualmente.

Artículo III Las presas hechas por los corsarios serían reconocidas únicamente por los Ministros de Marina ...*con inhibición de los Capitanes, ò Comandantes Generales de las Provincias, de las Audiencias, Intendentes de Exercito* [Ejército], *Corregidores, y Justicias Ordinarias* (en su momento se definirán todos estos cargos), *à quienes privo de toda intervención, directa, o indirecta sobre esta materia*. El Ministro sería el que posteriormente revisaría las documentaciones de los barcos apresados y oiría sumariamente a los corsarios apresadores y también a los piratas o corsarios apresados ...*y, si fuere posible, antes de las veinte y quatro* [cuatro] *horas, declarará, con parecer* [aconsejado] *de su Assessor* [Asesor], *la legitimidad de la Presa, pero si huviere* [hubiere] *alguna duda, ò repàro...* (continúa señalando que en el supuesto caso que se diesen esas circunstancias habría que suspender el juicio iniciado para determinar si los apresamientos se llevaron a cabo en ... *buena o mala guerra...* Etcétera.

Artículo IV En el caso de que las presas las llevasen sus apresadores a la Capital del Departamento quienes deberían reconocerlas así como intervenir en cualquier incidencia que surgiese habían de ser el Comandante General y el Intendente, en todo momento asesorados por el Auditor ...*y remitir los Autos à mi Consejor de la Guerra* (Carlos III), *con noticia de las Partes, en caso de estar discordes* [en caso de no estar de acuerdo] *los dos primeros...* Hace una serie de precisiones referidas a Apelaciones pero que, por complicadas, no es necesario transcribir aquí.

Artículo V Especifica que los corsarios podrán, en todo caso, inspeccionar a cuantas embarcaciones comerciales ...*de cualquier Nacion, obligandolas à que manifiesten* [enseñen] *sus Patentes, y Passaportes, Papeles de pertenencia, y Fletamento del Buque, conocimientos de la Carga, Diarios de Navegación, y Listas de Equipages,*<sup>74</sup> *y Passageros... etc.* (Impresentable abuso del más fuerte / tratado en otras Ordenanzas).

Artículo VI Aclara, aunque en la realidad y en la mayoría de la veces no era así, que *Esta averiguacion* (se refiere a las inspecciones del Artículo anterior) *se executará* [ejecutará] *sin usar de violencia ni ocasionarn perjuicio, ò atrasso considerable à las Embarcaciones, passando à reconocerlas a su bordo, ò haciendo venir el* [al] *Patròn, o Capitàn con los papeles expressados...* Añade que si hay negativa a esto y trata de huir

---

<sup>74</sup> Se refiere a tripulantes.

el barco que se intenta detener se procederá por la fuerza, etcétera. Si el futuro apresado se defiende, en legítima defensa, será capturado, sin más, y declarado *Buena Presa*, aunque en tal circunstancia se le da la opción al que se defiende a que demuestre si eran razonables los motivos para hacerlo. (Artículo reiterativo).

Artículo VII. Responsabiliza a los Capitanes de embarcaciones corsarias de los perjuicios que pudieran ocasionar deteniendo sin fundamento alguno a naves de vasallos del rey o de naciones aliadas y neutrales con la Corona. (Tratado en otras *Ordenanzas*).

Artículo VIII Dice que las embarcaciones que navegasen dedicadas al corso pero sin la *Patente* preceptiva serían detenidas de inmediato. Lo mismo se haría con las que entrasen en pelea, con quien fuere, llevando bandera ajena al país que le otorgó su *Patente de Corso*. Etcétera. Todas ellas serían declaradas como *Buena Presa*, con la particularidad de que si además iban armadas para la guerra sus Oficiales y Cabos serían considerados como piratas (lo que suponía el ahorcamiento de inmediato).

Artículo IX *Buena Presa* sería toda nave pirata y/o de sublevados que fuese atrapada. Y todas las cosas localizadas en cubierta pertenecientes a unos u otros pasaría, legalmente, a ser propiedad de los corsarios apresadores (eufemismo claro para justificar el robo). Eso sí, no podían los corsarios molestar a individuos que no hubieren intervenido, ni directa ni indirectamente, en asuntos de piratería, o que fuesen enemigos de la Corona, y que navegasen como pasajeros en el barco detenido. Pero ¿quién podía demostrar en esos momentos una u otra cosa? De todos modos, éstos no piratas y amigos de la Corona eran igualmente robados (pendolaje), pero devolviéndoselo todo si lo reclamaban antes de un año y un día contando desde la declaración de presa, pero descontándoles la tercera parte de su valor para gratificar a los corsarios apresadores.

Artículo X *No siendo licito a vasallo mio armar en Guerra Embarcacion alguna, sin expressa Licencia mia, ni admitir à este fin Patente, ò Comission de otro Principe, ò Estado, aunque sea Aliado mio... etc.* El contravenir estas indicaciones todo aquel que fuese apresado sería en calidad de *Buena Presa*, declarado pirata y castigado como tal.

Artículo XI Hay sin duda un cierto radicalismo en algunos de los Artículos de esta *Ordenanza de Corso de 1762*, pero este undécimo raya el fundamentalismo: *Todo*

*Navio, ò Embarcacion, de cualquier especie armada en Guerra, ò Mercancia [Mercante], que navegue con Patente, ò Vandera Turca, Mora... (incluso llevando Patente de Corso) – (ò Vandera Turca, Mora). Había que capturar a tal navío y sin más declararlo Buena Presa y posesionarse de la embarcación y de cuanto en ella hubiere ...con todos los Efectos que à bordo tuviere... etc.*

Artículo XII *Toda Embarcacion de Fabrica [construida] Enemiga, ò que huviere [hubiere] pertenecido à Enemigos, será detenida...* (que hubiere pertenecido, no importaba quien fuese ahora el propietario). Sí es cierto que si el Capitán de dicha embarcación disponía de auténtica escritura de propiedad no se llevaba a cabo tal detención. *También se detendrá à la Embarcacion, cuyo Dueño, ò Capitán fuere de Nacion Enemiga, conduciendose á Puerto de mis Dominios, para que se reconozca si deban, ò nõ darse por buena Presa, en cumplimiento de las Ordenes que á este fin Yo huviere expedido* (Carlos III).

Artículo XIII Del mismo estilo que el anterior. Habla de Oficiales de Guerra enemigos de a bordo, de Maestres y Sobrecargos, Administradores, de mercaderes de naciones enemigas, o que la tripulación estuviera compuesta por más de un tercio. Habría detención en todos los casos. En cuanto a lo del tercio el Capitán de la embarcación estaba obligado a dar las explicaciones precisas del por qué del enrolamiento de esta gente.

Artículo XIV Habla de las cosas (mercancías y otros efectos) que pudiesen localizarse a bordo de una embarcación y que pertenecieran a enemigos de la Corona. Serían llevados (mercancías y otros efectos) ... *a Puerto de mis dominios...* en donde serían declarados como *Buena Presa* (no explica la manera de llevar a puerto todo lo encontrado en el barco detenido). El resto del Artículo versa sobre asuntos relacionados con todo esto, aunque, ciertamente, algo enrevesado.

Artículo XV Los géneros de contrabando transportados para enemigos serán siempre *Buena Presa*, independientemente de cual fuese la embarcación transportadora. Los géneros de contrabando serían: morteros de guerra, cañones, fusiles, pistolas y otras armas de fuego, espadas, sables, bayonetas, picas, armas blancas (ofensivas o defensivas), pólvora, balas, granadas, bombas, toda clase de municiones de guerra, maderas de construcción, jarcias, lonas y otros pertrechos propios para la navegación,

armamentos de barcos, tropas de guerra, caballos, arneses, vestuarios militares, así como todo cuanto tuviese utilidad en guerra marítima o de tierra.

Artículo XVI *Se examinarán con cuidado las Cartas-partidas ò Contratos de Fletamento de las Embarcaciones que se reconocieren, como tambien los Conocimientos (¿?), y Pólizas de la Carga...* En el supuesto caso de que hubiese sospechas había que detener a la nave en cuestión. También detención si alguno de los documentos citados no estuviera firmado, dado que *...será tenido por nulo...* Así, pues, declaración de *Buena Presa*. Solamente en caso de habersén perdido los dichos documentos, cosa que había que demostrar, no se estimaría como buena la presa la embarcación interceptada.

Artículo XVII. *Prohíbo a los Capitanes y demás individuos de los bajeles de corso que oculten, rompan, o de otro modo extravíen los Instrumentos nombrados en el Artículo precedente* (lógicamente, se refiere a las Cartas Partidas, llamadas también Cartas de Marca, y/o *Patentes de Corso*, a Contratos de Fletamento de las embarcaciones capturadas, a Pólizas de Carga, etcétera), *con cualquier fin que sea, pena de castigo corporal a los Capitanes, según la exigencia del caso, con obligación de resarcir los daños; y de diez años de presidio, o Arsenales* (trabajos en Arsenales de la Armada), *al resto del equipaje* [tripulación]. (Comentado, tal que otros casos, en otras *Ordenanzas*).

Artículo XVIII A las embarcaciones que presentaren de buena fe los expresados documentos y si estos estaban en orden, y si no transportaban mercancías de contrabando (citadas en el Artículo XV), se les dejaba seguir navegando sin causarle problemas sumados a los de su detención, al margen de que se dirigieran o no a puertos enemigos de la Corona Aquí se añade como contrabando los comestibles de todo tipo destinados a plazas enemigas que estuvieren bloqueadas por mar o por tierra. (Repetido en otras *Ordenanzas*).

Artículo XIX. Manifiesta este Artículo una prohibición absoluta a los miembros de la tripulación de una embarcación corsaria para que presionasen y obligasen a los Capitanes, pasajeros y tripulantes de cualquier nave que registrasen, a que éstos les entregasen cualquier cosa, ni que se les extorsionase o violentara, bajo penas ejemplares que se aplicarían a quienes no cumplieran con lo dicho en este Artículo, penas que

podían ser, entre otras, incluso la de muerte, dependiendo de las circunstancias del caso. Era, pues, un atrevimiento por parte de los corsarios el infringir lo tratado en el Artículo XIX. (Igualmente repetido).

Artículo XX *Prohibo asimismo à los Corsarios, que apresen, ataquen, ù hostilicen en manera alguna, las Embarcaciones Enemigas que se hallaren en los Puertos de Principes, ò Estados Aliados mios, y Neutrales... (···) ...como tampoco [apresar] à las que estuvieren [naves] baxo [bajo] el tiro de Cañòn de sus Fortificaciones...* Esta distancia (repetido, como lo anterior, en otras *Ordenanzas*) se entendía, aunque no hubiese cañones en el lugar en donde se intentaba o se hacía la Presa. (Ver al respecto el Artículo 31 del capítulo Reglamento Provisional para el Corso / Sobre corso americano).

Artículo XXI *Eran Malas Presas las capturadas en puertos bajo la distancia dicha del alcance del cañón, aunque a esas Presas se vinieren persiguiendo y atacando desde el mar adentro. Etcétera. (Idem).*

Artículo XXII *Mando a los Intendentes de Marina y Ministros de Provincias de ella conserven [observen] con particular cuidado, las Ordenes que he dado, y diere sobre estos asuntos... (···) ... y que hagan à los Corsarios las prevenciones correspondientes, a que por ningun termino [por ninguna causa], contravengan lo resuelto.”* Sin más comentarios de importancia.

Artículo XXIII *Toda Embarcacion perteneciente à mis Vassallos, que fuere legítimamente apresada por Enemigos, y despues de estar veinte y quatro [cuatro] horas en su poder, se recobràre por Vagèl ò Vageles del Corso, se adjudecará íntegramente à èstos...* Se excluían las embarcaciones cuyo valor total sobrepasara los cien mil pesos y los navíos de excepcional interés de la Carrera de Indias. Sobre lo de los cien mil pesos especificaba: *...se restituiràn [las naves represadas] à los Propietarios, mediante el premio de la tercera parte de su valòr para los Represadotes, si fueren de ordinario Comercio [comerciales]; y en las del de Indias, se regularà la misma tercera parte, por la proporcion de lo declarado en este Articulo.*

Artículo XXIV *Cualquier captura hecha por corsarios de embarcaciones perteneciente a naciones neutrales o aliadas del rey y que previamente hubieran sido*

capturada por enemigos sería calificada como *Buena Presa* (sería, pues, una represa). En caso de que los corsarios hubieran recobrado una de aquellas embarcaciones (represada) antes de haber transcurrido veinticuatro horas en poder de los enemigos que la apresaron previamente, la nave en cuestión sería devuelta a su propietario, pero descontándole la tercera parte de su valor que sería para los corsarios represadores.

Artículo XXV Insiste en asunto de los papeles entregados a los Capitanes del barco corsarios por los del barco capturado. Las únicas novedades de este Artículo con relación a otros del mismo asunto (papeles) es que indica que el corsario debe entregarle al apresado recibo de haber recibido los documentos. Y que en caso de haber ocultado el capturado alguno/s documentos, posteriormente, en el momento de juzgar la Presa, no se admitirían otros que no fuesen los aportados en su momento por el apresado.

Artículo XXVI Cuando se aprese un barco es obligatorio sellar las escotillas del buque detenido, de tal modo que no puedan abrirse sin romper el sello. Había que recoger las llaves de cualquier cámara del barco, guardando los géneros que hubiere en la cubierta en el momento de la detención. Era preciso hacerlo ...*tomando razon* [anotando], *quando él tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente pueda extraviarse, para encargar su cuidado à el [al] que se destinare à mandar la Embarcacion.*

Artículo XXVII *No se permitirá saqueo de los generos que se encontraren sobre cubiertas, en Camaras, Camarotes, y alojamientos de Equipages* [tripulación]; *privandose absolutamente el derecho, vulgarmente llamado del Pendolage, el cual solo podrá tolerarse en los casos de haverse resistido la Embarcacion, hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de ebitàr los desordenes, que puede producir la sobrada licencia.* (No dice más este Artículo).

Artículo XXVIII Refiere los nombres de las profesiones de diversos individuos de una presa hecha a los que era preciso que el Capitán corsario apresador tomare declaración: Capitán apresado (con preferencia), Piloto, Maestre y a otros sugetos que se creyese conveniente. Se les preguntaría acerca de su navegación, carga del buque apresado y otras circunstancias del mismo. También debían responder si llevaban alhajas u otros géneros de valor. Etcétera.

Artículo XXIX Al Cabo destinado à *mandar la Presa* había que informarle de forma individual del valor de las alhajas y de los otros posibles objetos de valor (si los había), haciéndolo responsable de cuanto de todo ello pudiese faltar. Y a cualquier individuo de la tripulación que osase abrir sin licencia, fuese por un motivo o por cualquier otro, las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas o alhacenas (con mercancías u otro tipo de géneros en cualquiera de los casos), no solamente perdería la parte que pudiera tocarle en el reparto de la presa capturada, sino que se le abriría Causa y sería castigado según se creyese más oportuno.

Artículo XXX *Los prisioneros se repartiràn según convenga, tratando à todos con humanidad; y con distincion à los que la merezcan por su clase.* Es un Artículo bochornoso: ... *por su clase* ... Una vez más los corsarios manifiestan su denigrante proceder. El añadir más comentarios de este tipo al respecto sería ensalzar la personalidad del corsario. ¿Humanidad? ¡Un eufemismo más!

Artículo XXXI. Los Capitanes de una nave dedicada al corso no podían, bajo ningún pretexto, dejar abandonados en islas o lejanas costas a prisioneros capturados. Si esto ocurría tales Capitanes eran severamente castigados. A todos los prisioneros hechos en el mar había que entregarlos en aquellos puertos a los cuales los corsarios se dirigiesen, y si faltaba alguno, por la causa que fuere, era preciso documentar su falta. (Tratado en otras *Ordenanzas*).

Artículo XXXII Los corsarios debían llevar sus presas al mismo puerto donde hubiesen armado sus naves, siempre, lógicamente, que ello fuese posible, ...ò *à lo menos à Puerto de mis Dominios* (Carlos III), *evitando que entren en los Estrangeros, excepto en los casos de urgente precision, que deberàn justificar...* Añade después que los corsarios tendrán la facultad de hacer el envío por unanimidad, o separadas, las embarcaciones apresadas, siempre, lógico, que hubiera sido más de una. Podían ... *mantenerlas en su conserva, según les conviniera.*

Artículo XXXIII Pero si en un principio el corsario apresador decidiese llavar a puerto sólo una de la totalidad de las presas capturadas, en esa primera se debía adjuntar las documentaciones de todas. Junto a esta documentación había que llevar también al Capitán, ò Maestre, y a otros individuos de la tripulación apresada para que pudiesen declarar en el juicio que se abriría No especifica, en el caso de ser más de una las



embarcaciones apresadas, qué Capitanes, Maestre y marineros, serían los elegidos para viajar a puerto, aunque suponemos que corresponderían a la primr nave enviada. Etcétera. (*Idem*).

Artículo XXXIV Repite datos sobre papeles expuestos en el Artículo XXV.

Artículo XXXV *Ningun Individuo que goce Sueldo por Marina, ha de exigir estipendio, ò contribucion por las diligencias en que se hubiere empleado para el juzgado de Presas...* Tenían prohibido adjudicarse o apropiarse de mercancías u otras cosas de las naves apresadas. Si lo hacían se les confiscaba lo apropiado indebidamente y eran despedidos de su empleo. (*Idem*).

Artículo XXXVI Las escotillas selladas, según digimos, podían ser abiertas si antes de dictar sentencia sobre la Presa era preciso hacerlo para evitar posibles pérdidas de lo encerrado en ellas, pero para ello debía de estar presente el Ministro correspondiente y los respectivos interesados, haciendo inventario de los géneros que se extrajesen, que serían depositados interviniendo en ello un Dependiente de Rentas, nombrado por el Administrador de Aduana. Este depósito se haría en un almacén del que tuviera una llave el Capitán o el Maestre del barco detenido.

Artículo XXXVII Si en algún caso parte de los géneros sacados al abrir las escotillas (parte o todos) no era posible conservarlos por su tal vez deterioro, se podían vender, pero estando presente el Capitán de la embarcación apresada. La venta se haría en almoneda pública siguiendo las normas y costumbres en vigor, y con la misma intervención del Dependiente de Rentas citado. Etcétera.

Artículo XXXVIII *Si la Embarcacion se presentàre en Puerto de mis Dominios (Carlos III), sin conocimiento de la carga, u otros Instrumentos por [en] donde conste à quien pertenezca, ni gente de su propio Equipage [marineros de la propia nave], se tomaràn declaraciones, separadamente [,] al del Apresador, y a su Capitàn* (se refiere al Armador y al Capitán corsarios de la nave que hizo la presa), *de las circunstancias con que la encontrò [encontraron], y se apoderò [apoderaron] de ella.* La carga era preciso que la reconocieran peritos en la materia y después practicar las diligencias necesarias para averiguar quien era el dueño de la embarcación. Pero suponiendo que no fuese localizado el propietario, se haría un inventario de todo (barco y demás) y

quedaría en depósito durante un año y un día, a partir de los cuales, y si todavía no había aparecido el dueño, ni tampoco la nave había sido declarada como *Buena Presa*, se tomaban las siguientes decisiones: 1.- Una tercera parte del valor de la embarcación y todas sus cosas, incluida la carga, se le entregaría a quienes la cobraron. 2.- *Lo restante se repartirá como bienes vacantes, no [habiendo] aparecido su Dueño en dicho termino* (en un año y un día).

Artículo XXXIX Los prisioneros hechos por los corsarios había que desembarcarlos una vez que llegase a puerto la nave que los transportaba, entregándoselos al Gobernador del lugar, al Comandante o al Ministro de Marina, para que dispusieran de ellos en base a las órdenes que tuvieran. Los piratas había que entregarlos al Ministro de Marina para que éste procediera en conformidad con el Artículo 109 / Título 3 / Tratado 10 de las *Ordenanzas Generales de la Armada*, pero procesánlos de inmediato... Añadiendo después que, falladas otras opciones de entrega, que bien detalla, fuesen cedidos ...à *la Justicia Ordinaria*... para su castigo. Con los turcos y moros se procedería según “*está [acordado] por [las] modernas Ordenes establecidas*”.

Artículo XL En caso de declarar como *Mala Presa* la embarcación capturada (menos frecuente que lo contrario) esta sería devuelta a su Capitán o dueño, con sus Oficiales y resto de tripulación, a los cuales había que restituirles todo lo retenido, aparte de facilitarles el salvoconducto conveniente para que sin más problemas volviesen a navegar. No se le cobraba derechos de ancorage ni otros impuestos. Pero al Capitán o dueño de la nave retenida no se les indemnizaba por los perjuicios causados al ser detenidos indebidamente (otra muestra más de corrupción en el mundo del corsarismo).

Artículo XLI Pero, más grave aún. Para evitar las posibles reclamaciones (justas reclamaciones) del Capitán y/o dueño por las molestias, inconvenientes y perjuicios que les estaban causando por su indebido apresamiento, habla de hacer inventario en el momento justo de la detención y otro a la llegada del puerto donde los detenidos fueren llevados, inventario del barco y de todo lo demás con este relacionado, prohibiendo que a la nave subiera o de ella bajase persona alguna hasta el momento en que todas estas y otras posibles diligencias estuviesen concluidas. Todo ello en base al Artículo 26 de las

*Ordenanzas* mencionadas en el anterior Artículo XXXIX. Abuso, intolerancia y negación de presunción de inocencia.

Artículo XLII. El comprar u ocultar género alguno del transportado en una embarcación capturada estaba totalmente prohibido hacerlo ni por unos ni por otros, es decir, por persona alguna, siempre que el comprador o el ocultador supiese que procedía de una presa. Sí se podía adquirir una vez juzgada y dada como buena la presa, pero nunca antes. Si la compra y ocultación se hacía antes de la declaración de *Buena Presa* el comprador estaba obligado a devolver lo adquirido u ocultado, pagando además una multa triple del valor del género, añadiendo a todo pena de castigo corporal, según el caso.

Artículo XLIII *Si la Presa se condugere à Puerto que no sea Cabeza de Provincia, y no pareciere conveniente exponerla al riesgo de que se transfiera à èl (llevarla del puerto no cabeza de provincia al que sí lo sea), se remitiràn al Ministro los Papeles, y documentos necesarios, para que determine su legitimidad, con las declaraciones hechas por el Capitàn, ò Maestre, y la Relacion que presentàre el Cabo de Presa al Subdelegado de Marina, de cuyo cargo serà hacer el Inventario, con presencia de estos mismos Interesados [Capitán y Maestre].* Artículo transcrito en su totalidad. Sin añadir comentarios.

Artículo XLIV Veamos lo inverosímil e irracional de este Artículo. *En caso de hallarse imposible la conservacion de la Presa hecha, y que por esta razón sea preciso resolver venderla, tratar de su rescate con el Dueño, ò Maestre, ò bien quemarla, ò echarla à pique...* Es decir, como no puede retenerse la presa por posible deterioro, se intentaría vendérsela a sus mismos propietarios (te robo y a tí mismo te vendo lo que te he robado / cualquier opinión o comentario supondría un insulto a lo razonable / más corrupción sumada al mundo corsario). El resto del Artículo habla de prisioneros: *...lo que està mandado en el Articulo 31. de esta Ordenanza* (la referida en los Artículos anteriores), *para proveer à la seguridad de los Prisioneros, yà sea recogiendolos el Apresador à su bordo, ò disponiendo su Embarco en alguna de las Presas, si precisase à esta resolucion la falta de otro medio.* (Se supone que en tal caso serían varias las Presas hechas). Y de que ningún Capitán o Maestre corsarios estaba autorizado para rescatar Presas en tanto en cuanto éstas ni estuviren en *...Puerto de mis Dominios, ò tener en su conserva tres Presas hechas desde su ultima salida.* Está claro, los

Capitanes y Maestres corsarios entraban en el negocio de la venta de embarcaciones capturadas por ellos mismos. Pero ello es lógico, puesto que eran los dueños de las capturas hechas como *Buenas Presas*.

Artículo XLV Se refiere a la captura de varias presas al mismo tiempo ...*sobre Presas, y Prisioneros, han de cuydar los Apresadores de recoger todos los Papeles, y [e] Instrumentos pertenecientes à ellas [a las presas hechas], y de conducir, à lo menos, dos de los principales Oficiales de cada Presa, para que sirvan à justificar su conducta, pena de ser privados [los corsarios apresadores] de lo que le podia tocar en la Presa, y aùn de mayor castigo, si el caso pidiere [lo requiriere]*.

Artículo XLVI El rey (Carlos III) hace renuncia a sus derechos sobre “el quinto” y también de la octava parte que igualmente le correspondía por derechos de Almirantazgo. Habla también este Artículo sobre la descarga de los barcos apresados y el control preciso al hacerlo, de los gastos por ello ocasionados, etcétera.

Artículo XLXII Muy breve: *Si en el Puerto à [al] que se hubiere conducido alguna Presa, no se hallàre proporcion [si no hubiere medios] de [para] vender su Carga, podrá arbitrase que passe à otro, como no sea Estrangero [que no sea extranjero]*.

Artículo XLVIII *A los Cabos de los Vageles [bajeles] de Corso se [le] reputarán sus servicios durante èl [durante el tiempo que permaneciese ejerciendo de corsario], como si los executassen [ejecutasen] en mi Real Armada; y los que particularmente sobresalieran èn Empeños, y Acciones señaladas, mandarè sean atendidos con la misma distincion.* En este caso entendemos por Empeños el ímpetu, el esfuerzos, el destacar en una misión o acción, que junto a distinción supone un comportamiento “heroico” de un corsario (un Cabo en este caso) por el cual sería tratado, premiado, tal que si hubiere pertenecido a la Real Armada.

Artículo XLIX Todo miembro de la tripulación de un barco corsario, aunque no estuviera matriculado, gozaría del Fuero de Marina tal como si lo estuviese, pero solamente durante el tiempo que corsario fuere. Estos individuos podían utilizar a bordo dos pistolas ...*como armas propias...* (Repetición). Etcétera.

Artículo L y último de la Ordenanza de Corso de 1762 Dice que los Oficiales y marineros de embarcaciones corsarias, aunque no estuviesen matriculados, que si por heridas en combates resultasen inválidos, serían atendidos debidamente y se les concedería la correspondiente pensión, de igual modo que a las viudas de aquellos que resultasen muertos en acciones corsarias. Hace una serie de consideraciones, amplias pero un tanto aburridas, de cómo se procedería desde el momento mismo de las heridas o muerte hasta asignar la pensión dicha (el incluir aquí más detalles al respecto nada aportaría que modificase o mejorase lo dicho).

Y finaliza: ... *esta Ordenanza* , *firmada por el Infrascripto* [infrascripto] *mi Secretario de Estado y del Despacho de Marina...* Repite lo ya dicho sobre armamento, barcos, auxilio a prestar a los Armadores, etcétera, en un espacio improcedente, por tratarse de reiteraciones y porque ya estaba finiquitado con lo de *Infrascripto*.

Está fechada la *Ordenanza* en El Pardo 1 de febrero de 1762 y firmada por *El Baylio* [Bailio] *Don Julian de Arriaga*.<sup>75</sup>

Así pues, esta y otras *Ordenanzas* contienen repetidas diversas normas y limitaciones de variado tipo. Ejemplo: encontramos vetos relacionados con los cobros de derechos o de participación en las presas por parte de unas o de otras autoridades, como, verbigracia, además de en esta comentada, en las de 1621 (Artículo 7) y 1674 (Artículo VII), en la que se incluyen prohibiciones a los Virreyes, Capitanes Generales, Gobernadores y Corregidores, u otras autoridades, de tomar parte alguna (beneficios monetarios o de otra clase) en los repartos de las presas o represas capturadas, puesto que las ganancias conseguidas debían de repartirse, siempre, entre los Armadores y sus tripulantes en las capturas. Son reiteraciones éstas, como otras muchas, tratadas en la *Ordenanza de Corso de 1762*.

### ***g) Ordenanzas de Corso de 1718 (Felipe V) y 1779 (Carlos III)***

Estas *Ordenanzas de Corso* fueron dictadas especialmente para casos bélicos, para circunstancias de guerra, y por ello no se derogó la de 1674. Las de los años 1702, 1716 y 1739 (las tres de Felipe V) no se tuvieron en consideración y, además, las de

---

<sup>75</sup> Julián Manuel de Arriaga y Ribera (Segovia 1700 – El Pardo 1776). Marino, militar y hombre de Estado español. Secretario de Estado de Marina e Indias y Consejero de Estado. Presidente de la Casa de Contratación. Gobernador interino de la provincia de Venezuela. Bailio de la Orden de Malta.

1702, 1716 y 1718 fueron emitidas con respecto y en contra de los turcos, de los moros y de cualquier otro enemigo de la Corona, sin concreciones geográficas para sus aplicaciones.

La *Ordenanza de 1718* fue cursada para su única aplicación en Europa y en África y prohibía que los corsarios españoles llegasen hasta las Indias sin disponer de una concreta autorización para hacerlo, pero, no obstante, sí tuvo vigencia en territorio expresamente de América, pero como complemento de la *Ordenanza de 1674*.<sup>76</sup>

Promulgada con fecha 17 noviembre de aquel año determina, entre y además de otras cosas, las normas que los corsarios han de tener en cuenta contra turcos, moros y cualquier otro enemigo del rey (Felipe V), de la Corona, y aliados de aquéllos. Consta de XL Capítulos en los que da una minuciosa información respecto a los aspectos referentes a la captura de presas, regulando al detalle la venta de las mismas en el puerto a donde el corsario apresador las llevase para tal fin, puerto que libremente podía elegir el corsario. El corsario apresador y por decisión del propio rey estaba exento de entregarle a éste “el quinto” que legalmente le correspondía (la quinta parte del botín conseguido) -- (de “el quinto” hablaremos después). Tampoco el armado en corso, especifica esta *Ordenanza*, tendría (al menos en esta ocasión, creemos nosotros) la responsabilidad de lo referente a los armamentos, municiones, etcétera.

Con estas exclusiones y otras más, ahorro económico en definitiva, de las que hablaremos en distintas ocasiones en este nuestro trabajo, se pretendía estimular a convertirse en corsarios quienes pudieran y quisieran hacerlo, pero ello no suponía que el rey renunciase a otros ingresos basados en impuestos, sobre todo los que tenían origen en la compra-venta de navíos y/o de mercancías.

Se establece en esta *Ordenanza* que cualquier individuo que aspirase a armarse en corso estaba obligado a solicitarlo en la Administración correspondiente, concretamente dirigiéndose al Secretario del Despacho de Marina, dándole a éste detalles del tipo de embarcación a utilizar para el corso (armas, artillería, utillaje, tripulación y otros), que estaba condicionada a no superar las trescientas toneladas de porte.

---

<sup>76</sup> En esta ocasión, sobre un apunte de LUCENA SALMORAL, MANUEL y RAMOS, H.R.F. *Ibidem* (p. 261).

El Armador debía comprometerse a proceder estrictamente en la toma de presas, tomando exclusivamente aquellas que fuesen en *buena guerra*, excluyendo, sin más, a amigos del rey y a aliados de éstos o del propio rey (lo deja bien claro esta *Ordenanza*).

Prohibición absoluta, dice la *Ordenanza*, de navegar con otra bandera que no fuese la del rey que le hubiera concedido la *Patente de Corso*.

La *Patente* se solicitaba para hacer el corso en la totalidad de los mares del reino, pero en ningún caso en las Indias, Islas Canarias e Isla de Madeira (Madera), para lo cual era preciso (indicado al comiendo del capítulo) pedir y obtener una permiso especial.

Sin ninguna objeción el corsario podía vender con total libertad y como esclavos a turcos, moros y moriscos que apresase.

También determinaba que los servicios prestados como marineros corsarios eran convalidados tal que si se hubiesen llevado a cabo en la Armada Real.

Indicaciones hechas en la *Ordenanza de Corso de 1718* se repiten en otras *Las Ordenanzas* (unas y otras) son reiterativas en muchos aspectos, sobre todo según se avanza cronológicamente en sus diversas apariciones.

La **Ordenanza de 1779** fue dictada en base a la guerra que España tuvo con Inglaterra<sup>77</sup> y, seguramente, dejó de tener vigencia una vez finiquitado tal evento bélico, pero, a pesar de ello, posteriormente sí tuvo una notable aplicación en Indias, a donde se enviaron alrededor de unos mil ejemplares para su cumplimiento en aquellas regiones. Un ejemplar con destino a la Real Audiencia, otros varios al Administrador y al Ministro de la Real Hacienda, al Gobernador de Veracruz (México) y al de Tabasco (México), y posiblemente algunos más.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> En la Guerra de Independencia de los EE.UU. España entró en aquel conflicto bélico como aliado que era de Francia, en virtud de los Pactos de Familia que estos dos Estados tenían firmados. España apoyó activamente y durante toda la guerra a trece de las colonias americanas participantes en la contienda, entre otras cosas declarando la guerra a Inglaterra, y así fue como se inició la llamada Guerra anglo-española de 1779-1783.

<sup>78</sup> Para más detalles, consultar a ÓSCAR CRUZ BARNEY, en *Ibidem* (núm. 199 y 200).

Esta *Ordenanza de 1779* fue promulgada en la capital de la Nueva España (Ciudad de México, construida sobre la antigua Tenochtitlan), el día 12 de agosto de aquel mismo año, por medio de pomposos Bandos. Fueron enviados ejemplares de la misma (acabamos de decirlo) a todos los Gobernadores y Justicias del Nuevo Mundo. Con data 16 de diciembre de aquel año se publicó una Real Orden (Carlos III) que ratificaba cuanto se exponía en ella. Por medio de aquella *Ordenanza* y con esta Real Orden Carlos III anulaba cuantas disposiciones anteriores existían sobre corso, quedando, asimismo, abolida la *Ordenanza de 1674*; otras, de carácter general, editadas con posterioridad y que no contemplaban disposiciones de ningún tipo para su aplicación en Indias, sustituyeron a la de 1779 y sí se utilizaron también en estos lugares (en Indias). Las *Ordenanzas* editadas posteriormente sustituyendo a la de 1779 fueron la de 1796 y la de 1801, y, asimismo, y además de éstas dos, la *Ordenanza de la Matricula de Mar*, del año 1802, de Carlos IV. Se publicó otra, la *Ordenanza de Corso del año 1794*, también de Carlos IV, que parece ser que no llegó a usarse en Nueva España.

De la *Ordenanza de 1779* se remitieron a Indias mil ejemplares (ya indicado). De la de 1796, cuatro unidades al Virrey, por medio de una Real Orden fechada el 6 de noviembre de aquel mismo año de 1796; de esta *Ordenanza* se cursaron además diversas Reales Órdenes que incluían modificaciones a algunos Artículos. La *Ordenanza de 1801* fue enviada a Indias con data 31 de julio del mismo año, llegando ésta a México el día 27 de febrero de 1802 (justamente 211 días de recorrido). A la *Ordenanza de 1801* se le aplicaron varias *Adiciones*, que igualmente fueron remitidas a Indias, pero ya en el año 1805.

Todas las *Ordenanzas* relacionadas con las Indias, y especialmente las que más directamente se refieren a América, en sus contenidos son muy similares (*Pluris, minoris*), con no muchas diferencias entre unas y otras.

El corso americano fue abolido (prohibido) con fecha 18 de marzo del año 1652, pero se reinició y volvió a practicarse (al menos aparentemente) en el año 1674, precisamente en el año que está datada la *Ordenanza de 1674*, propiamente americana. Esta última tuvo plena vigencia en Indias hasta el tiempo en que fue dictada la del año 1702. A partir de ésta (1702) y hasta la de 1779 todas las demás *Ordenanzas* editadas se aplicaron como supletorias de la de 1674.



## ***h) Reglamento Provisional para el Corso***<sup>79</sup>

### **(Sobre corso americano)**

Artículos referentes a armamentos de barcos para el corso, a persecuciones llevadas a cabo por los corsarios, a documentaciones de barcos perseguidos y a *Buenas* y a *Malas Presas*, y a otros detalles.

Este *Reglamento* fue dado en la fortaleza de la ciudad de Buenos Aires (Argentina) el día 15 de mayo del año 1817. Aunque los Artículos que comprende fueron dictados en una época tardía en relación con el auge y vigencia del corso, son paradigmáticos para tener una clara visión del tema. Comentamos seguidamente algunos de estos Artículos que tienen una cierta diferencia con los de varias de las *Ordenanzas* que fueron emitidas.

#### Artículo 22

Especifica como los buques armados en corso tenían la autorización expresa para poder reconocer a cualquier otro buque comercial, indistintamente de la nacionalidad a la que éste perteneciese o a la bandera que llevase. Podían los corsarios obligarle a toda embarcación detenida a que mostrase patentes y pasaportes, escrituras de pertenencia y contratos de fletamento, diarios de navegación, roles o listas de las tripulaciones y de pasajeros, y cuanto el Capitán del barco corsario creyese oportuno. Y determinaba claramente que la exigencia de reconocer estos documentos había que llevarla a cabo sin violencia y sin causar perjuicios, u ocasionando los menos posibles, así como llevarlos a efecto en el menor tiempo posible para ocasionarle la menor pérdida de tiempo al detenido. Estos reconocimientos podían hacerlos sobre la misma embarcación detenida u obligando al Capitán o patrón de ella a desplazarse hasta la nave corsaria portando los papeles solicitados. En cualquier caso, quien examinaba, con mucho detenimiento, la documentación pedida, era el Capitán corsario, ayudado, si era preciso, por un intérprete-traductor (solían llevarlos a bordo los corsarios). No habiendo causas que justificasen una detención en toda regla, es decir, una captura, el

---

<sup>79</sup> Autores: DE PUEYRREDON, JUAN MARTÍN. Militar y político argentino (Buenos Aires 1777-1850) que estuvo en España viviendo en Cádiz. /// DE YRIGOYEN, MATÍAS. Militar y político argentino. Secretario de Guerra y Marina (Ministro) – (Buenos Aires 1781-1839). Entre 1817 y 1820 ocupó el cargo de Ministro dicho. Viajó de niño por España. Intervino en la Batalla de Trafalgar (1805) en la que resultó herido.

barco detenido podía continuar navegando sin problemas. Pero en el caso de que una embarcación, no importaba cual fuere, se resistiera a atender todas estas circunstancias para mostrar papeles, el corsario podía, sin más excusas, obligarle por la fuerza a hacerlo, aunque, eso sí, los Oficiales y tripulantes del buque corsario tenían la prohibición absoluta de exigirles a cualquiera de los detenidos contribución alguna, ni extorsionarlos, ni violentarlos, etcétera, pena de ser los infractores castigados con ejemplaridad, entendiéndose el castigo hasta la muerte, según el caso. (No obstante, hay similitudes entre este Artículo y otros de algunas *Ordenanzas*).

Debieron de ser habituales las exigencias de exigir dinero, u otras cosas, a los tripulantes de barcos detenidos por parte de los corsarios, así, como ya hemos dicho, extorsionarlos, robarlos, violentarlos, etcétera, porque es asunto que contemplan varias *Ordenanzas*. De no ocurrir así no hubiera sido necesario reglamentarlo ni de imponer graves penas para quienes no respetaban la norma, penas que, como hemos comentado, podían llegar hasta la de muerte.

#### Artículo 24

Refiere que las embarcaciones que navegasen “...*sin patente legítima de República ó Principe que tenga facultad de expedirlas, serán detenidas, asi, como las que peleen con otra bandera que la del Principe ó Estado de quien fuere su patente, y las que tuvieren de diferentes Principes ó Estados, declarándose unas y otras de buena presa, y en caso de estar armadas en guerra, sus cabos* (sus mandos de inferior graduación) *y oficiales serán tenidos por piratas.*”

#### Artículo 25

Dice que serán *Buena Presa* todas las embarcaciones capturadas de piratas y de rebeldes, con todos sus efectos y pertenencias encontrados a bordo en el momento de la captura, pero si en esas embarcaciones iban personas que ni directa ni indirectamente hubieren pertenecido a la piratería, y así lo justificasen, ni que fuesen enemigos de la nación a la que pertenecía el corsario, no serían desposeídas de sus posesiones.

#### Artículo 26

*No siendo lícito en este Estado* (se refiere a Argentina) *armar en guerra embarcación alguna sin mi licencia* (Ministro de Guerra y Marina), *ni a este fin patente ó comisión de otro Principe ó República, aunque esté en alianza, cualquiera que se*

*encontrase corriendo (navegando) el mar con semejantes despachos ó sin alguno, será de buena presa, y su capitán o patrón castigado como pirata.* Hay un cierto matiz de intolerancia en este Artículo.

#### Artículo 27

Insiste en el tema de *Buenas Presas*, cuando especifica que toda embarcación, sin diferencias de ningún tipo, que fuese detenida y esta estuviera armada en guerra, o que trasportase unas u otras mercancías, fueren cuales fueren tales mercancías transportadas, y que dicha embarcación llevara bandera de país enemigo (de Argentina), sería, sin más, declarada *Buena Presa*, y todo lo transportado sería requisado. Añade algunas puntualizaciones que no vienen al caso.

#### Artículo 28

Este Artículo no deja de ser un auténtico canto a lo que pudiéramos denominar “abuso y libertinaje del poder”, además de otros calificativos. Porque toda embarcación comercial, de cualquier nación que fuese, si intentaba defenderse, por el medio que fuere, de un barco corsario que hubiera enarbolado su bandera de corso, sería declarado de inmediato como *Buena Presa*, al menos que el Capitán de la embarcación comercial justificara los motivos de su defensa y/o intento de escape. Pero nada dice sobre los posibles y muchos daños que el corsario con su arbitrariedad causase a la nave mercantil.

#### Artículo 29

Directamente relacionado con el 22. Aclara que los documentos principales que una nave abordada por un corsario debía llevar eran la patente de navegación del barco y la documentación de la carga que acreditase su procedencia y propietario neutral de la misma. La falta de cualquiera de estos papeles era suficiente para declarar al barco como *Buena Presa*. Podía no ser calificada como tal si el Capitán del detenido demostraba que estas documentaciones las había perdido inevitablemente. Todos los documentos presentados a la embarcación corsaria por el Capitán y/o patrón de la otra nave debían de estar debidamente firmados para ser admitidos y dados como buenos y aceptables.

### Artículo 30

Nadie de una embarcación detenida por los corsarios, como también por buques de la Armada del Estado (argentino), debía arrojar papeles (documentos) al mar, y si ello los apresadores pudiesen demostrarlo debidamente, sería, por sólo este hecho, declarada *Buena Presa* la nave interceptada.

### Artículo 31

Curioso por lo dicho del cañón. *Se prohíbe á los corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna, ó apresen las embarcaciones enemigas, que se hallasen en los puertos de Principes ó Estados aliados ó neutrales, como así mismo las que estuvieren bajo el tiro de canon [cañón] de sus fortificaciones; declarando, para obviar toda duda, que la jurisdicción del tiro de cañón se ha de entender aun cuando no haya baterías en el parage en donde se hiciere la presa, con tal que la distancia sea la misma y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias (países) neutrales ó aliadas.* En cuanto a esto último, reciprocidad en el trato. Pero no especifica el calibre del cañón ni tampoco si el tiro es a cañón frío o a cañón caliente, puesto que, según el caso, la distancia alcanzada no sería la misma.

### Artículo 32

Es continuación-ampliación del anterior. Dice que sería *Mala Presa* toda embarcación que los corsarios capturasen en puertos de naciones aliadas o neutrales en el espacio de la distancia alcanzada por el correspondiente cañón, aún en el caso de que los corsarios alcanzasen al barco que vinieren persiguiendo pero que ya hubiera entrado en tal distancia, y aun en el caso de que el corsario viniese atacando al perseguido desde otras longitudes maríneas (desde alta mar, por ejemplo). Añade el mismo comentario de inmunidad del Artículo anterior.

Incluso teniendo en cuenta la separación cronológica entre la Edad Media y los siglos XVI al XIX, en los que se dictaron estas *Ordenanzas* y sus Adiciones con sus correspondientes Atículos, así como los pertenecientes al *Reglamento Provisional para el Corso* que en este momento estamos citando, haciendo un estudio comparativo entre una y otra época, y entre unas y otras latitudes, se deduce que las diferencias entre las actuaciones de aquéllos corsos (los del Medievo) y los posteriores (Edades Moderna y Contemporánea) no fueron tan desiguales como tal vez pueda creerse. Las actuaciones de los corsarios y sus costumbres, unas recogidas y otras, tal vez las menos, en textos

escritos, variaron poco a lo largo de sus tiempos. Se escribió más sobre sus despropósitos, abusos y violencias en los mares de aquí y en los de acullá (porque los hubo) que de sus buenos comportamientos que fueron menos, aunque, lógicamente, los tuvieron en muchas de las ocasiones. Se ha hablado de malas e intencionadas acciones ejecutadas por los corsarios, de robos y de usurpaciones, de abusos y tropelías cometidas, de severas aplicaciones de castigos, incluso mortales, de esclavizaciones en personas capturadas, etcétera. Y se ha hablado porque de todo hubo.

¿El comportamiento del corsario era estrictamente legal, eran los corsarios justos, o eran unos inmorales, depravados que actuaban por encima de la Ley y siempre con el dislate y el desatino como *modus vivendi* y constantemente en busca de la moneda fácil...? Nosotros creemos que sí...

Para finalizar este marco normativo amplio que estamos analizando sobre las *Ordenanzas de Corso* vamos a hablar de las de los años 1794 y 1801.

### **i) *Ordenanza de Corso del año 1794***<sup>80</sup>

Corresponde al rey Borbón Carlos IV. La impresión se hizo en Cartagena (Murcia), en la Imprenta Real de Marina de este Departamento Marítimo. El encabezamiento, similar al de otras *Ordenanzas*. Tiene un total de LVII Artículos. Como las reiteraciones de estos Artículos con otros de otras *Ordenanzas* son frecuentes, únicamente comentaremos algunos de ellos.

#### Artículo I

Aquellos vasallos que quisieren armarse en corso debían dirigirse al Ministro de Marina de la provincia en la cual pretendían tal armamento y dicha autoridad sería la encargada de otorgarle o no al solicitante el permiso. En la Instancia, el petionario debía especificar con que tipo de nave quería que lo armasen en corso, porte de la misma, armas, pertrechos y gente para dotar la embarcación, así como las fianzas que ofrecía para seguridad de su comportamiento y cumplimiento de lo exigido al firmar el contrato. Aquello ya dicho en otros Artículos de otras *Ordenanzas*: no ocasionar daños a aliados y/o amigos de la Corona, observación estricta de *Ordenanzas*, etcétera. La fianza depositada tenía un tope máximo en su cantidad, que no podía sobrepasar los

---

<sup>80</sup> Esta *Ordenanza*, como todas las demás tratadas en este trabajo (a excepción de los *Comentarios* a la de 1674), fueron consultadas en el Archivo del Arsenal Militar de la Marina, de Cartagena (Murcia).

sesenta mil reales de vellón y que habitualmente era la que se exigía, pero que podía rebajarse según fuesen las características del buque a armar en corso.

## Artículo II

Una vez concedido el permiso el citado Ministro agilizaría los trámites para que la embarcación corsaria se hiciese a la mar, haciendo además gestiones para que el Armador no encontrase dificultades en la compra de las provisiones necesarias para emprender su viaje, pagándolas a un justo precio y sin abusos, así como dándole permiso al Armador-corsario para que contratase como tripulantes a quienes él quisiera, con una única limitación, que no alistase a ningún hombre que lo estuviera o hubiera estado embarcado en las Armadas Reales. En la lista de tripulantes contratados, al menos la mitad de ellos, debían de ser de individuos que no estuviesen o hubieren estado con anterioridad matriculados, pero que sí fuesen hábiles en el manejo de armas. Todos estos puntos se le comunicaban al Capitán de la nave corsaria recién autorizada como tal para que cumpliese puntualmente con estas indicaciones (repetición).

## Artículos VIII, IX, X, XI, XII, XIII y XIV

Tratan diversas cuestiones relativas a las circunstancias que debían reunir aquellas embarcaciones detenidas por los corsarios, insistiendo en la legalidad de sus documentaciones, en quienes otorgaron las mismas, banderas izadas en las naves interceptadas, en donde fueron fletadas y por quienes, y exactamente cuales eran sus cargamentos y de donde estos procedían y a donde iban dirigidos, quienes eran sus tripulantes y sus pasajeros (con más gravedad si unos u otros eran Oficiales de Guerra, Maestres, Sobrecargos, Administradores y/o Mercaderes enemigos / igualmente, incluida la detención del Capitán y propietario del barco si éstos eran de nación enemiga). Si más de una tercera parte de la tripulación de la embarcación interceptada pertenecía a nación enemiga, asimismo, se procedía a su detención. Lo mismo se procedía si una nave portaba víveres y/u otras mercancías pertenecientes a enemigos, puesto que se requisaba, se confiscaba lo transportado y la propia nave, y sus dirigentes quedaban apresados.

## Artículo XV

Dice que serán siempre *Buena Presa* todos los géneros de contrabando que fueren transportados para el enemigo, independientemente de la nave que fuese y de la bandera con la que navegase. Explica que se entiende por géneros de contrabando los

morteros, cañones, fusiles, pistolas y otras armas de fuego, y sables, bayonetas, picas y demás armas blancas ofensivas o defensivas; pólvora, balas, granadas, bombas, y toda clase de municiones de guerra; maderas para la construcción y para arboladuras (destinadas a hacer palos para las embarcaciones), jarcias, lonas, cáñamo, brea y cualquier clase de betún; clavazones, plomo, sebo y toda clase de pertrechos precisos para la construcción y reparación de barcos. También eran contrabando de guerra los caballos y sus arneses, los escudos y armaduras para soldados, las propias tropas de guerra, el vestuario para la milicia, etcétera; es decir, todo aquello que sirviese para guerra, tanto de mar como de tierra.

#### Artículo XIX

Transcribimos: *Las embarcaciones que presentaren de buena fe sus Patentes y conocimientos de carga y fletamento, se dexarán (dejarán) navegar libremente, aunque vayan a Puertos enemigos que no estén bloqueados, ó de estos á otros qualesquiera, como en ellos no haya cosa sospechosa, ni lleven géneros de contrabando, en los quales deben comprenderse todos los comestibles de qualquier especie que fuere con destino a Plaza enemiga bloqueada por mar ó por tierra.*

#### Artículo XXI

Especifica que si las embarcaciones que hubiesen causado daños indebidamente ... *fueren de mi Armada* (habla el rey en primera persona), *darán cuenta inmediatamente á las juntas ó Jueces de Marina...* Era para que la propia Corona tomase cartas en el asunto y corrigiese los daños causados.

#### Artículos XXIII y XXIV

Copia prácticamente literal de lo tratado y ya visto en los Artículos 31 y 32 del *Reglamento Provisional para el Corso (sobre corso americano)*, referente al tiro de cañón, datado el 15 de mayo de 1817. Por ello omitimos aquí comentarios, aunque sí conviene hacer algunas consideraciones importantes sobre la artillería naval.

La artillería naval tiene sus inicios hace unos setecientos cincuenta años. Hay muchas versiones respecto al momento, más o menos concreto, en el que se utilizó por primera vez. Hay quienes afirman que fue sobre mediados del siglo XIII, otros que fue en el siglo XIV. Parece ser que los italianos en el siglo XIII ya utilizaban en sus galeras bombardas de hierro; otras versiones explican que fue en el encuentro naval de

Zierikzee<sup>81</sup> (Flandes), entre una escuadra mixta compuesta por franceses, castellanos y genoveses, y otra escuadra flamenca, ocurrido (no está precisada la fecha) entre finales de junio y primeros de julio del año 1304, cuando los de la mixta emplearon la artillería naval por vez primera (no hay certidumbre de todo esto).

Lo que sí es cierto es que fue en el siglo XVI, y no en los anteriores, cuando la artillería de la Marina empezó a ser elemento básico de ataque y de defensa, cuando verdaderamente inició su progreso y la navegación a base de remos (remeros) había desaparecido por completo. Surge entonces lo que sin temor a equivocarnos podemos denominar “carrera armamentística artillero-naval,” emprendiéndose así la construcción de cañones, cada vez de más calibre, para surtir a buques de diverso tipo (y para otros menesteres / lógicamente, corsos y piratas incluidos).

Los cañones en los barcos había que fijarlos de la forma más segura para evitar sus desplazamientos a lo largo y ancho de las cubiertas de las naves cuando estas navegaban, y, especialmente, en los momentos en que aquellos cañones disparaban por la circunstancia que fuese. Se sujetaban con cuerdas (cabos en la mar) muy resistentes y con cables igualmente de mucha resistencia y aguante, porque de no ser así se corría un altísimo riesgo de movimientos del cañón y que este se desplazase, con el consiguiente peligro de ocasionar averías y destrozos en la embarcación, y heridas, e incluso muertes, entre los tripulantes (sobre todo de aquéllos que manejaban y asistían la pieza artillera) de la misma. El retroceso del cañón al hacer el disparo (aparte de otros posibles movimientos del mismo), los fuertes oleajes, las tormentas, los temporales, etcétera, eran factores que complicaban el uso y la colocación de los cañones. Había que controlarlos y evitar que rodamientos inoportunos causaran problemas más o menos peligrosos.

Todos estos cañones eran de avancarga. Primero se metía la pólvora y después la bala, y ésta, lógicamente, de acuerdo con el calibre de cada cañón. En la culata, el cañón tenía un agujero dentro del cual estaba colocada una mecha por medio de la que se hacía la gestión (el encendido) de la explosión. En el siglo XIX los cañones tenían alcances de

---

<sup>81</sup> Encuentro que tuvo lugar en las aguas cercanas al puerto de Zierikzee (costa flamenca).



varios cientos de metros, cosa que con anterioridad no era posible, y cuando se inició el siglo XX tal alcance era superior a unos seis kilómetros de distancia.<sup>82</sup>

#### Artículo XXVI

Explica como toda embarcación de aliados de la Corona que hubiera sido apresada por los enemigos de ésta y que posteriormente hubiese sido represada por buques de la Marina Real, o por corsarios particulares, habría que devolvérsela, después de examinar concienzudamente el caso, a quien fuere su legítimo dueño antes de ser apresada, quedando a favor del represador una octava parte de su valor, si este hubiese sido un buque de la Real Armada, y una sexta parte si el que llevó a cabo la represa fuese el corsario particular (no vemos la diferencia). La devolución de la represa había que hacerla a través del Cónsul de la nación a la que perteneciese la nave (Cónsul residente en el lugar donde se hubiesen llevado a cabo las gestiones de devolución).

#### Artículo LI

La totalidad de la tripulación de los barcos dedicados al corso, aun no estando matriculados sus componentes, gozaban del Fuero de Marina en tanto en cuanto que estuvieran sirviendo en ellos. A bordo podían usar solamente pistolas, como armas propias.

#### Artículo LII

Los Oficiales y marineros componentes de tripulaciones corsarias que hubiesen recibido heridas en combates y por ello hubieran quedado inválidos, serían atendidos en el futuro, dependiendo tal atención según la propuesta que a tal fin deberían hacer los Comandantes de los respectivos Departamentos marítimos, con expresión de las circunstancias de los interesados, de los inválidos, así como del registro que tuvieran formado en las Contadurías de Marina si estaban matriculados los dichos inválidos, o de la clase o categoría en que servían en el corso en el caso de que fueren no matriculados. Igualmente, las viudas de marineros corsarios muertos en combate recibirían las atenciones precisas.

---

<sup>82</sup> Algunos de estos apuntes, sacados de conversaciones mantenidas con el Ilmo. Sr. Coronel de Artillería, de Estado Mayor (hoy en la Reserva), Don Segundo-Ricardo González López /// y de *La Enciclopedia del Mar*. Editorial Durvan, S.A. de Ediciones. Madrid, 2003. /// y del *Gran Diccionario Enciclopédico Durvan*. *Ibidem*. Madrid, 1982. /// y de *La Gran Encyclopédie Larousse*. Edición 1971-1976.

### Artículo LIII

Para que los corsarios tuviesen un estímulo mayor en sus acciones el rey ordenaba que además del valor de las embarcaciones apresadas, de sus aparejos, artillería y cargamento, que por completo habían de percibir, se les abonase además, por la Tesorería de Marina, del Departamento respectivo, las siguientes gratificaciones:

- Por cada cañón apresado del calibre de 12 o mayor, tomado a algún bajel de guerra del enemigo ----- 1.200 reales de vellón.
- Por cada cañón del calibre de 4 a 12 ----- 800       idem
- Por cada prisionero hecho en los buques de guerra ---- 200       idem
- Si las embarcaciones apresadas fuesen corsarias, por cada cañón del calibre 12 o de mayor calibre ----- 900       idem
- En el mismo tipo de embarcación apresada, por cada cañón del calibre del 4 hasta el de calibre 12 ----- 600       idem
- En naves corsarias apresadas, por cada prisionero ----- 160       idem
- En bajeles mercantes capturados, por cada cañón del calibre 12 o más calibre, la gratificación sería de ----- 600       idem
- Por cada cañón del calibre 4 al 12 de idénticas naves -- 400       idem
- Y por cada prisionero hecho en naves mercantes ----- 120       idem

### Artículo LIV

Aquí se especifica como las gratificaciones mentadas en el Artículo anterior eran aumentadas en una cuarta parte en el caso de que el buque de guerra o barco corsario perseguido y/o detenido hubiese sido reducido por medio del abordaje, o si éstos estuvieran armados con un número superior de cañones que el del corso apresador, y ello, tanto si el apresado llegó a presentar o no batalla. La calidad de los cañones atrapados y las circunstancias ocurridas para conseguirlos también influían en la cantidad de las gratificaciones (otro tanto ocurría con otras armas capturadas).

### Artículo LV

Se aclara en este Artículo que se pagarán los precios referidos en el Artículo anterior por la totalidad de los prisioneros que se hicieren por un barco corsario, según el número efectivo de hombres que navegasen en la nave apresada antes de ser abordada o antes de entrar en combate contra ella. Este número había que justificarlo por medio del inventario del buque abordado y/o por medio del rol de embarcados en el mismo, así

como también por la testificación del Capitán de tal buque, o por otros miembros de su tripulación.

#### Artículo LVII y último de esta Ordenanza de 1794

Para que los corsarios recibieran un mayor auxilio se indicaba en este Artículo que si aquellos no podían pagar al contado la artillería, la pólvora y las municiones que precisaban y que pedían en los Arsenales Reales, por no poder encontrarlas en otros sitios, que se les concediese un plazo de seis meses para satisfacer su importe, según tasación, haciendo constar, previamente, la existencia del buque y otras circunstancias del mismo y del viaje a emprender, presentando una fianza equilibrada con los artículos suministrados, es decir, artillería, etcétera. En el caso de que fuera apresada la embarcación del corsario en cuestión por otros individuos, o naufragase, el Armador quedaba libre y exento de todo tipo de responsabilidades, recuperando además la fianza que previamente había entregado, siempre que presentase justificaciones que no dieran lugar a dudas de su apresamiento o naufragio.

Transcribimos literalmente el texto de cierre de esta *Ordenanza de 1794*: “Dado en Aranjuez á primero de Mayo de mil setecientos noventa y quatro: YO EL REY. Don Antonio de Valdés.<sup>83</sup> = Es copia del original. = Valdés. = De orden del Rey paso á V. E. los veinte adjuntos exemplares (ejemplares) de la nueva Ordenanza de Corso, que aunque expedida en primero de Mayo ultimo no ha podido verificarse su publicacion hasta el dia; debiendo desde aquella fecha decidirse todos los puntos que abraza [que contiene] segun expresa. Adviertolo á V. E. de Real orden para su cumplimiento en la parte que le respecta [que le corresponde]. Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso veinte y tres de Septiembre de mil setecientos noventa y quatro. = Valdés. = Señor Don Diego de Quevedo.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Don Antonio Valdés y Fernández de Bazán (Burgos 1744 – Madrid, abril 1816). Marino y militar español. Secretario de Estado del Despacho Universal de Marina e Indias (cargo similar al de un actual Ministro). Finalizadas las obras del Arsenal Militar de Cartagena (Murcia) en 1792 fue nombrado Capitán General de la Armada Española, con mando. El rey Carlos III le pidió consejo para institucionalizar una bandera representativa española, proponiéndole Valdés la actual bandera de España, por lo que se le concedió el título de Caballero del Toisón de Oro. .

<sup>84</sup> Marino. En la data de esta *Ordenanza de 1794* era Jefe de Escuadra.

## ***j) Ordenanza de Corso del año 1801***

*Ordenanza* del año 1801 (especial para Indias). Esta *Ordenanza* fue la última de corso que se aplicó en América, incluyendo sus Adiciones de los años 1803 y 1804. Rey Carlos IV. Total contiene LIX Artículos. La firma en nombre del rey Don Joseph Antonio Caballero.<sup>85</sup> Fue la última de las *Ordenanzas* publicadas estrictamente corsarias.

A la *Ordenanza* del año 1801 se le añadió, siendo ya rey Fernando VII, un Apéndice con 18 Artículos.

No obstante, hay que aclarar que la *Ordenanza de Matrícula de Mar de 1802*, así como las Reales Órdenes (1806) complementarias a aquélla (a la *Ordenanza* del año 1801), incluyen, asimismo, determinadas circunstancias sobre corso, como también varias Disposiciones alusivas al registro de los navíos represados. Rey, Carlos IV.

La *Ordenanza de Corso* del año 1801 es, como acabamos de decir, la última de cuantas al respecto fueron hechas públicas. Fue impresa en Madrid, en la Imprenta Real, y su portada, así como su primera página (página de entrada o presentación) son, *mutatis mutandis*, más o menos similares comparándolas con otras *Ordenanzas* publicadas con anterioridad. Ya hemos indicado también que en el año 1801 era monarca de España Carlos IV, un Borbón no demasiado astuto y sí excesivamente tolerante y liberal en determinados asuntos personales y familiares.

Hay algo en todos aquellos documentos que un rey firmaba dirigiéndose al pueblo, o a determinados sectores de éste, y en las *Ordenanzas de Corso* tenemos un claro ejemplo, en los que la introducción no deja de ser muy, como poco, vanidosa, por aquello de la larga lista de titulaciones que se atribuye (unas ciertas y otras no tanto) el firmante (no hace falta recurrir a demostraciones). Y toda esa ristra de soy y tengo, la ternura, el amor, el justo cariño, *Los paternales cuidados con que siempre he procurado el bien de mis Vasallos...* (...) ... *y siendo uno de mis deseos la conservación de los bienes de mis Súbditos...*, son un exagerado y rancio protocolo que

---

<sup>85</sup> Joseph Antonio Caballero Vicente Campo Caballero y Herrera (1754-1821). Noble y político español. II Marqués de Caballero. Ministro de Gracia y Justicia de Carlos IV. Elaboró el primer plan general de universidades.

a lo único que conducía era a gastar papel, tinta y pluma, y a provocar la sonrisa en unos y la carcajada en otros.

Pues eso, más o menos así es la página introductora de la *Ordenanza de Corso* de Carlos IV, de 1801, y así son, menos o más, los comienzos de todas y cada una de las *Ordenanzas de Corso* publicadas y que nosotros hemos estudiado.

Hay que señalar que en el Archivo de la Zona Marítima del Mediterráneo / Archivo del Arsenal Militar de la Marina, de Cartagena, hay dos ejemplares idénticos de la *Ordenanza de Corso* del año 1801,<sup>86</sup> salvo un muy pequeño detalle en la primera página (página de entrada o presentación), que es a la que nos estábamos refiriendo en los comentarios que acabamos de hacer. En uno de los ejemplares pone AÑO DE 1801 y en el otro AÑO DE 1805. Creemos que el válido es el primero, entre otras razones porque es del que hacen referencia diversos autores, y nada del segundo. El cierre en ambos casos es idéntico: “*Dado en Cebolla á veinte de Junio de mil ochocientos uno.* == YO EL REY == *Joseph Antonio Caballero, Es copia del original. Joseph Caballero.*” (Ver a pie de página detalles sobre el cierre de esta *Ordenanza*).<sup>87</sup>

### Artículo I

Es una repetición del Artículo I de la *Ordenanza de 1794*.

### Artículo II

Similar al II de la *Ordenanza de 1794*. Igualmente, similitudes con la de 1621.

### Artículo III

Quienes se armasen en corso eran autorizados por el rey para que pidiesen artillería, armas, pólvora, municiones, etcétera, en los Almacenes y/o Arsenales Reales, pagando su precio, naturalmente, al no poder encontrar estos artículos en otros lugares, y siempre que en estos sitios de la Corona no precisasen de ellos para la Real Armada. En caso de que los Armadores (armados en corso) no pudiesen pagar al contado lo

---

<sup>86</sup> Signatura: *Ordenanzas Corso “D” (provisional) / Legajo núm. 7 (provisional)*.

<sup>87</sup> Cebolla. En este caso, pueblo de la provincia de Toledo perteneciente al partido judicial de Talavera de la Reina. // Joseph Antonio Caballero, Marqués de Caballero. Aldeadávila (Salamanca) 1754-1821. Fiscal togado del Consejo Supremo de Guerra (nombrado en 1787), cargo que ocupó hasta que fue nombrado (año 1798) Secretario de Gracia y Justicia desde 1798 hasta 1908. Disfrutó, sucesivamente, de la confianza de los reyes Carlos IV y de la esposa de éste (la reina María Luisa de Parma), de Fernando VII y del rey José Bonaparte. Caballero estuvo 25 años ocupando cargos gubernamentales. El rey Fernando VII lo nombró Gobernador del Consejo de Hacienda, y miembro del Consejo de Estado y del Consejo del Privado. José Antonio Caballero apoyó y mucho la expedición española que llevó la vacuna contra la viruela hasta las posesiones españolas en América y en Asia.

pedido se les daría un plazo de seis meses para hacerlo, haciendo antes constar la existencia de la embarcación que iba a ser dedicada al corso y todo lo que con ella conllevaba. También habían de aportar los Armadores una fianza, suficiente y proporcionada a la cuantía de los artículos entregados, es decir, suficiente y proporcionada al valor de la artillería, armas, pólvora, municiones, etcétera, facilitadas por los Arsenales o Almacenes Reales. Si el armado en corso finiquitaba su contrato como tal, o transcurrían los seis meses aplazados para el pago de lo que le habían entregado, pero lo devolvía todo, le era devuelta la fianza; en caso de devolver sólo parte de lo prestado, de la fianza se le retendría la parte correspondiente a lo no devuelto. En caso de que el corsario fuere apresado por otros corsarios, piratas, etcétera, el Armador quedaba libre de responsabilidades de cualquier tipo y le sería reintegrada la totalidad de la fianza dada, y lo mismo sucedía en caso de naufragio, pero siempre y cuando el corsario presentase justificantes que no dejasen duda del apresamiento y/o del naufragio. Similar al Artículo LVII y último de la *Ordenanza de 1794*.<sup>88</sup>

#### Artículo IV

En el margen izquierdo hay una anotación la cual define el contenido del Artículo: *Fueros y gracias que se conceden á los que se empleen en el Corso*.

Este Artículo en sí, del cual hay similitudes en otras *Ordenanzas*, dice que se estimarían y juzgarían los servicios que a bordo de barcos corsarios hicieren los Jefes de la tripulación y los Cabos.<sup>89</sup> Esta estima y juicio en los corsarios eran idénticos a los de las tripulaciones de la Real Armada. A los que destacasen en importantes acciones se les concederían recompensas particulares, como, por ejemplo, privilegios de nobleza, empleos y grados militares, etcétera, y en todo caso según la fuerza de los bajeles de guerra o corsarios apresados al enemigo y según la naturaleza de los combates sostenidos para hacer la o las capturas. Igualmente reiterativo.

#### Artículo V

La marinería corsaria que no estuviera matriculada gozaría igualmente del Fuero de Marina durante el tiempo que estuviese embarcada, y a bordo podía hacer uso de

---

<sup>88</sup> Hemos utilizando indistintamente los términos Armador/es, armado en corso, corso y corsario. Todo es cosa idéntica, pero, no obstante, hay que aclarar que el Armador podía ejercer de corsario él mismo navegando en sus barcos armados, o contratar marineros que actuasen de corsarios y él quedarse en tierra.

<sup>89</sup> Individuo de la clase de tropa. En la Marina un cabo es el individuo en jerarquía inmediatamente superior al marinero. /// En la Marina un cabo es también cualquier tipo de cuerda.

pistolas y otras armas de su propiedad. Esto referido puede verse en otros lugares, verbigracia, en el Artículo LI de la *Ordenanza de 1794*.

#### Artículo VI

*Los individuos de dichas embarcaciones Corsarias, que por heridas recibidas en sus combates quedasen inválidos, serán atendidos para el goce de ellos (así redactado), conforme á las propuestas que los Capitanes y Comandantes generales de los respectivos Departamentos, que las pasarán á mi noticia [propuestas de las que se me informará / al Rey] con expresion [detalladamente] de las circunstancias de los interesados, y del asiento que tuvieren formado en las Contadurías de Marina, si son matriculados, ó de la clase en que servian para el Corso, si no lo fueren; y tambien concederé pensiones á las viudas de muertos en semejantes combates. Es una copia literal del Artículo LII de la Ordenanza de 1794.*

Visto lo dicho en este Artículo VI desde nuestra perspectiva del siglo XXI es posible que nos sea indiferente y que por lo tanto no nos detengamos a analizar aquellas determinaciones plasmadas en la *Ordenanza para el Corso del año 1801*. Pero no podemos obviar, bajo ningún concepto, que desde entonces han transcurrido más de dos siglos, tiempo más que suficiente para que las mutaciones, para que los cambios políticos, económicos, militares, de defensa, sanitarios, culturales, etcétera, hayan cambiado sobremanera. Y, por supuesto, los cambios sociales. ¿ Por qué entonces no podemos calificar como algo revolucionario, o relativamente revolucionario, lo que se dice y se afirma en ese Artículo de la *Ordenanza de 1801* (y lo dicho en el LII de la *Ordenanza de 1794*), y en otras anteriores ? Aquello fue una cierta atención social para necesitados, un anticipo a una actual política sobre accidentes laborales, a una *Seguridad Social* adelantada en el tiempo, que incluía pensiones, por ejemplo, de invalidez y de viudedad a esposas que habían perdido a sus esposos corsarios, trabajadores por cuenta ajena en el corso, laborando en tareas paramilitares como hombres de la mar. Sí, esto puede ser discutible y discutido, y dudado o negado, pero también puede ser cierto, y de hecho lo fue, aquello dicho en el Artículo VI de la *Ordenanza de Corso de 1801*; cierto que aquellas medidas corsarias fueron, repetimos, como una *Seguridad Social* adelantada a su época. Pero esto se aparta, aquí, de este nuestro trabajo.

#### Artículo VII

Omitimos comentarios porque es copia exacta del Artículo LIII de la *Ordenanza del año 1794*.

#### Artículo VIII

Copia exacta del LIV de la *Ordenanza del año 1794*.

#### Artículo IX

Similar al LV de la *Ordenanza del año 1794*.

#### Artículo X

Especifica como de la cuantía total obtenida por la venta de las presas hechas por buques de guerra se hacían dos porciones, una de ellas, de tres quintos, para la tripulación y guarnición del barco que hizo la presa, y la otra, de dos quintos, para la Oficialidad. Se indica que a todo individuo, fuese de la Marina o de cualquier otro Cuerpo, que como pasajero, o de otro modo, estuviere embarcado en aquellos buques de guerra en el momento del apresamiento, que tenían el mismo derecho en el reparto de la presa que cualquier otra persona de la tripulación. El Comandante del barco tenía la obligación de informar al ... *Xefe de Marina*... (Jefe de Marina) del lugar en donde se fuese a realizar el reparto, así como si alguien de los embarcados como pasajero (de Marina o de otro Cuerpo, o de donde fuere) había llevado a cabo acciones de muy distinguido mérito en los hechos del apresamiento, por si era justo que participase especialmente en el reparto, según su clase, como si perteneciera a la dotación del buque.

#### Artículo XI

Explica que las resoluciones sobre las presas hechas por corsarios y llevadas a puerto habrían de tomarlas los Comandantes militares de Marina de la provincia correspondiente y que en el proceso éstos estarían asistidos por sus asesores, con inhibición de los Capitanes o Comandantes Generales de las provincias, de las Audiencias, Intendentes de Ejército, Corregidores y Justicias Ordinarios, quienes tenían prohibido, directa o indirectamente, toda posible intervención en el asunto. Pero en lo relativo a embarcaciones pertenecientes al enemigo, que por temporal o por cualquier otra circunstancia, llegasen a rendirse en cualquier lugar de las costas marítimas pertenecientes a la Corona de España, serían entonces el Gobernador o el Comandante



militar del distrito quienes asumirían el llevar a cabo las gestiones relacionadas con tal o con tales rendiciones, siempre teniendo como respaldo jurídico lo estipulado al respecto en las *Ordenanzas*.

#### Artículo XII

En el caso de que las presas fuesen llevadas a la capital del Departamento quien las reconocería y actuaría en todo tipo de incidencias con ellas relacionadas sería la Junta en este lugar establecida, con la asistencia además del Auditor, y en el caso de establecerse discordias, los Autos era obligado enviarlos al Consejo de Guerra dando información a las partes discordantes.

#### Artículo XIII

Es una aclaración de cómo deben proceder los Juzgados, Comandantes, y otros posibles, en las causas incluidas en los Artículos precedentes. Es un Artículo amplio en su texto, y muy minucioso, que explica los procedimientos a seguir con las embarcaciones capturadas y con sus tripulantes. Añade detalles sobre como ha de actuar el Comandante militar de Marina de la provincia a donde sea llevada la presa, repitiendo lo ya dicho en otras *Ordenanzas* referente a la revisión de documentos del buque apresado, etcétera. Insiste en que esta revisión tendrá preferencia sobre cualquier otros asuntos que se estén despachando o puedan despacharse, y la intervención, si necesaria fuere, ... *de un Intérprete de la lengua ó Nacion á quien pertenezca la embarcación apresada...* Como final del Artículo especifica el procedimiento a seguir en caso de que el corsario hubiese capturando una nave en situación de *Mala Presa*: ... *se impondrá al Corsario por la primera vez (si con anterioridad no hubiera actuado mal) la multa de doscientos ducados aplicados al Real Fisco, y por la segundo (reincidente) le recogerá la Patente (se le retirará la Patente de Corso), declarándole inhábil para hacer el Corso*. El Comandante militar de Marina mentado más arriba sería quien aplicaría estas sanciones. Asimismo, se detallan, por ejemplo, otros procedimientos a seguir para determinar si la nave apresada fue como *Buena* o *Mala Presa*, si había que ejecutar determinadas detenciones, tiempos para tomar decisiones sobre estos asuntos ... *dentro de veinte y quatro horas, ó antes si es posible..., etc.*

#### Artículo XIV

En el supuesto caso de tratarse de una *Mala Presa*, o en el caso de no ser correcta la detención de una embarcación, había que poner a ésta en libertad sin demora

alguna, lo más rápidamente posible, y causándole a sus propietarios los menos gastos posibles: ... *pues es mi voluntad que no se le cobre derecho alguno de anchorage, visita de sanidad* (inspección sanitaria), *y demas á que pudieran estar sujetos los demas buques de comercio*. Y continua diciendo: *Y si baxo [bajo] de este ó [u] otro pretexto se la detuviere* (a la embarcación considerada como *Mala Presa*) *mas tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detencion (¿?) los daños y perjuicios que resulten [que ocasionen] á los propietarios* (los causantes de los daños pagarían de su peculio, como culpables, los perjuicios ocasionados a los dueños de las naves detenidas ilegalmente, más otros gastos añadidos si no las ponían en libertad con la mayor brevedad posible).

### Artículo XV

En cualquier circunstancia, si el corsario no estaba de acuerdo con las decisiones que pudiese tomar el dicho Comandante militar de Marina y quisiese reclamar, podía hacerlo, podía pleitear y su demanda sería admitida, pero previa entrega al Capitán del buque apresado de una determinada fianza, fianza que debía el corsario hacer efectiva antes de iniciarse el Auto correspondiente. Esta fianza tenía como finalidad el resarcir los daños y perjuicios que por razón de estarías, averías y deterioración del buque y de su carga, pérdidas de tiempo, fletes, etcétera, reclamase el apresado indebidamente contra el corsario apresador, después de confirmada la primera sentencia, confirmada una vez vistos y estudiados los documentos recogidos del capturado. Todos los perjuicios ocasionados al buque apresado como *Mala Presa*, así como las costas del proceso, estaba obligado a pagarlos el corsario apresador al Capitán del barco apresado y antes de que éste zarpase del puerto en el que estuvo detenido. Una vez que el Capitán apresado había cobrado todo esto dicho, el corsario recuperaba su fianza, pero si no los había abonado, se recurría a la fianza, o a los fiadores de la misma, para satisfacer al Capitán de la nave retenida. No había formalidades de espera, el Capitán indebidamente retenido cobraba de una o de otra forma. Si finalmente quien tenía que pagar era el fiador o fiadores, a este o a estos se les obligaba a hacerlo de inmediato aplicándoles con todo rigor las leyes al respecto. Los Comandantes militares de Marina de las provincias, así como sus asesores, serían responsables del no cumplimiento de todo cuanto se expone en este Artículo y en los anteriores; lo mismo era aplicable a las Juntas de los Departamentos, cuyos Auditores debían responder principalmente a las Providencias que las dichas Juntas les dirigiesen.

Este Artículo XV, extenso y detallado en su texto, tal que el XIII, aporta, como acabamos de ver, comentarios importantes relacionados con el corso. Estamos exponiendo y comentando la *Ordenanza de Corso de 1801* y comprobamos y seguiremos comprobando las diferencias, en su conjunto, en comparación con otras *Ordenanzas* de distinta cronología. Hay exposiciones reiterativas, ya dichas, pero aquí están expuestas más detalladamente. A medida que se avanza en la lectura de las diversas *Ordenanzas*, según su fecha de edición, el corsarismo va quedando más claro en sus sistemas, legislaciones, etcétera.

#### Artículos XVI y XVII

Tratan de asuntos de apelaciones al Consejo de Guerra de las sentencias de los Jurados de Marina sobre la licitud o no de las presas, del oído de las partes implicadas, tiempos establecidos para poder presentar dichas apelaciones, de la no presentación de nuevos documentos al recurrir sentencias, etcétera, etcétera. Estos dos Artículos están directamente relacionados con los anteriores.

#### Artículo XVIII

Es un claro ejemplo de que a finales del siglo XVIII e inicios del XIX la corrupción era con cierta frecuencia, como en cualquier otro tiempo, algo normal, porque de no ser así lo que refiere este Artículo no tendría sentido el haberlo incluido en una *Ordenanza de Corso* (transcripción parcial del Artículo): *Penas contra los empleados que recibían estipendio en juicio de presas... (···) ... ningún individuo que goce sueldo por Marina, ha de exigir estipendio ó contribución por las diligencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas; y se les prohíbe se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos de ellas, pena de confiscacion, y de privacion de empleo.*

#### Artículo XIX

Es reiterativo. Habla de las facultades que eran inherentes a los corsarios y de la conducta que estaban obligados a seguir con las embarcaciones de comercio, y otras, que se encontrasen en el mar (y con sus tripulantes), así como de las sanciones a las que serían sometidos si no observaban lo indicado, en este caso, en la *Ordenanza de 1801*. Repite todo aquello sobre documentos, nóminas de enrolados, pasajeros, no uso de violencia, etcétera.

## Artículo XX

Lo de hablar idiomas, que duda cabe, siempre fue conocimiento importante, especialmente en oficios como el de marinero, por sus innumerables desplazamientos a lugares diversos y por sus contactos con personas de distintas nacionalidades y razas. Ello queda bien claro en este Artículo: *Si por el exámen de los papeles referidos (ya quedó claro que papeles eran estos), ú otros que se le presentaren (al corsario por el Capitán del barco detenido) resultare alguna sospecha de pertenecer à enemigos la embarcacion o su cargo, ò de componerse esta de géneros prohibidos... (···) ... ò bien si por falta de Intérprete ò de alguna persona que entienda el contenido de dichos papeles, no pudiese hacer el examen de ellos... (···) ... podrá el Corsario conducir la embarcacion al puerto mas cercano, donde no se la detendrá sino el tiempo preciso para dicho exámen y averiguacion en la forma prescrita en el artículo XIII de esta Ordenanza.* La carencia de un trujamán podía ser la causa, en caso de ser el barco detenido por el corsario, una *Mala Presa*, de graves inconvenientes, problemas y perjuicios para éste. De ahí la importancia de conocer diversas lenguas en aquellos tiempos marineros.

## Artículos del XXI al XXXVIII

Contienen, en líneas generales, repeticiones ya vistas en otras *Ordenanzas*: documentaciones, comportamientos de unos y de otros, formas de practicar el corso, procedimientos, amigos y enemigos, *Buenas y Malas Presas*, etcétera.

## Artículo XXXIX

*Todo Corsario que represe un buque nacional en el término de veinte y quatro horas de su apresamiento, será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco apresado, y haciéndose esta división breve y sumariamente... /// Pero si la represa se ha hecho pasadas las veinte y quatro horas del primer apresamiento, será del Corsario apresador todo el valor de ella.* Respecto a lo dicho en este Artículo pueden verse afirmaciones similares en la *Ordenanza de Corso del año 1621*, en la de 1674 y en el Artículo XXVI de la de 1794, y en otras.

Lo expuesto en este Artículo XXXIX de la de 1801 (y en las otras *Ordenanzas* apuntadas) podía dar origen a engaño, porque si un corsario tenía cerca la nave previamente apresada, por quien fuere, y que él pretendía represar, y esta tenía pocas posibilidades, o ningunas, de huir, aquél sólo tenía que esperar, con marrullas o sin ellas, a que transcurriesen las veinticuatro horas dichas en el Artículo y una vez pasado ese tiempo efectuar la represa y así llevarse el Corsario todas las ganancias. Sí, cabía la posibilidad de que aquella espera diese a la embarcación a represar la oportunidad de desaparecer, de irse, pero las posibilidades serías no muchas después de los cálculos que el corsario hiciese y de que éste estuviera seguro de que aquel buque no era para él una presa, sino una represa.

#### Artículo XL

En una nota en el margen izquierdo se dice: *Qué se debe hacer de las embarcaciones abandonadas por sus equipajes,<sup>90</sup>ò de aquellas cuya pertenencia se ignore*. En el caso de que un barco corsario (o cualquier otro barco) se encontrase en el mar una nave que estuviera abandonada, o que un buque llegase a un puerto de los de la Corona (...*de mis Dominios...* dice Carlos IV) sin saberse cual era su cargamento, ni llevase documentos que acreditaran la pertenencia del mismo, así como gente maniobrando la embarcación pero no la perteneciente a su propia tripulación, era preciso pedirle, en el primer caso, explicaciones al respecto, separadamente, a los tripulantes del navío que hizo la localización y a su Capitán, teniendo unos y otro la obligación de exponer las circunstancias sobre como encontraron la nave abandonada y como se adueñaron de ella. Se haría reconocer, por personal experto en la materia, la carga del abandonado buque, y se practicarían las oportunas diligencias para averiguar quien, o quienes eran los propietarios del barco. En el caso de no poder localizar a su verdadero dueño, se haría un minucioso inventario de todo, del barco y de su cargamento. La nave quedaría en depósito y si pasado un año y un día, desde el momento de su hallazgo, no hubiera sido localizado el dueño de la misma, y al no reunir las condiciones para declararlo como *Buena Presa*, se adjudicaría una tercera parte de su valor (barco y cargamento) a quienes se habían encontrado tal buque en el mar, y las dos terceras parte restantes, calificadas de bienes abandonados, se dividirían en tres porciones, de las cuales una se adjudicaría a los mismos recobradores del navío y las otras dos partes serían ingresadas en el Real Fisco (según el Artículo CXVII del Título

---

<sup>90</sup> Tripulaciones.

III del Tratado X de las *Ordenanzas Generales* de la Hacienda Pública). La cantidad del Fisco sería remitida a la Capital del Departamento Marítimo correspondiente, quedando depositado su importe en la Tesorería del mismo, para utilizarlo en beneficio de los heridos y mutilados de los buques corsarios.

¿Barcos con sus cargamentos abandonados? ¿Barcos navegando con tripulaciones ajenas? Quizás casos así fuesen normales en los tiempos que esto pudo ocurrir, pero visto desde nuestra perspectiva temporal podría ser algo sacado del guión de una película de ciencia ficción. No conocemos trabajo alguno que al respecto se haya publicado, pero sería interesante e instructivo que sobre ello se investigara.

#### Artículos XLI al XLV

Son reiteraciones de asuntos ya tratados en otras *Ordenanzas*.

#### Artículo XLVI

Las embarcaciones retenidas era preciso llevarlas al mismo puerto en el que fueron armadas las del corsario, en el caso que esto fuere posible, y en su defecto a cualquier otro cercano a la detención, siempre que en el puerto elegido por el corsario hubiese Comandante militar de Marina, o que fuere capital de Departamento marítimo, y evitando, a todo costa, arribar a un puerto extranjero ni a los de ... *mis presidios de Africa, excepto en los casos de urgente precision, que deberán justificarse* ... (Carlos IV).<sup>91</sup> Al arbitrio del corsario apresador quedaba el enviar al puerto elegido la embarcación capturada, y en caso de ser más de una, llevarlas todas juntas o separadas, reteniendo en su poder aquella o aquellas que creyese oportuno, llevando el resto a puerto. Si se trataba de varias presas y no las conducía todas juntas, en la primera de ellas enviada a puerto debían ir los papeles de todas las embarcaciones apresadas, así como también todos sus Capitanes o Maestres y algunos individuos de sus tripulaciones, que podían declarar (cualquiera de todos ellos) cuanto quisieren a favor de su defensa. Una vez en puerto, el Capitán corsario debía de dar explicaciones de todos los hechos acaecidos al respecto.

#### Artículos dekl XLVII al LIII

Contenido reincidente con el de otras *Ordenanzas*.

---

<sup>91</sup> Los Presidios de África y su encierro en ellos fue una de las penas de trabajos forzados a la que eran condenados algunos individuos en la Edad Moderna. Estos presidios los construyó España en su momento en el norte de África.

#### Artículo LIV

En su margen derecho puede leerse: *Cómo dispondrán los apresadores de las embarcaciones y sus cargas declaradas de buena presa.* El contenido del Artículo hace una serie de declaraciones al respecto, tales como que si una nave era declarada como Buena Presa sus apresadores podían hacer uso de ella según quisieran, una vez pagados a la Real Hacienda los derechos que a ésta le correspondían, teniendo muy presente el evitar fraudes al hacer los correspondientes pagos. Y que los géneros que los apresadores tomasen para uso y consumo propio del buque capturado estaban libres de aquellos pagos a hacer a la Real Hacienda. El Comandante militar de Marina auxiliaba a los corsarios apresadores en las tareas de descarga de la embarcación apresada, evitando al mismo tiempo que durante tal descarga desapareciese algún artículo de la mercancía del barco. También el dicho Comandante tenía que vigilar como se llevaban a efecto los repartos de lo capturado, en base a los contratos o convenios entre los interesados, para que ello se hiciese con el mejor orden y armonía, teniendo presente que del producto total de la presa o presas había que satisfacer, preferentemente, los legítimos gastos que se hubiesen producido para ejecutar el apresamiento.

#### Artículo LV

Nota al margen izquierdo: *Permiso de conducir las* [las embarcaciones capturadas] *para su venta aunque sea á puertos extranjeros.* Un corsario podía llevarse sus presas para venderlas en puertos extranjeros al no haber podido hacerlo en algunos de los de la Corona, más o menos cercanos, dado que en éstos considerase que no existían condiciones para vender sus cargas, pero advirtiéndole quien sería la persona o personas que llevasen la presa o presas hasta tales extranjeros puertos. Tal advertencia-información debía el corsario comunicársela al Cónsul, o Vicecónsul, pero con el único fin de que estos le auxiliasen si lo necesitaba y para que ellos comunicasen a las correspondientes autoridades de España el destino de las presas y la renta que le correspondía a la Real Hacienda, y todo ello sin que al corsario se le cargase gasto alguno, ni perjuicios, ni que el Cónsul o Vicecónsul pudiesen entorpecer o detener la operación de venta en puertos extranjeros.

#### Artículo LVI

Nota en el margen izquierdo: *Casos en que se permite á los Corsarios vender, recibir rescate, y abandonar en el mar las presas que no puedan retener.* Trascribimos

frases del Artículo: *En caso de hallarse imposible la conservación de una presa hecha sobre el enemigo, y que por esta razon sea preciso venderla, tratar de su rescate con el dueño ó Maestre (de la nave apresada), ó bien quemarla, ó echarla á pique... (···)... los prisioneros, ya sea recogiéndolos el apresador á su bordo [en su barco], ó disponiendo su embarco en alguna de las presas, si exigiere esta resolucion [si fuese precisa esta resolución] a falta de otro medio.*

El cinismo de lo expresado en este LVI Artículo es insoportable. Es decir, el corsario apresaba un barco pero no podía llevárselo y entonces se lo vendía, o le exigía un autorrescate, al propio Maestre de la nave apresada Y si el dicho Maestre no aceptaba, pues, a quemar la embarcación o a echarla a pique (sin más comentarios). Y sobre los prisioneros, más de lo mismo, sin comentarios.

#### Artículo LVII

Repetición de lo ya tratado sobre la documentación exigida a los Capitanes de cada uno de las presas conseguidas. Y los posibles castigos a los Oficiales de los barcos corsarios que no se atuvieran estrictamente a lo indicado al respecto.

#### Artículo LVIII

Nota al margen izquierdo: *Conducta que han de tener con los prisioneros.*

Se indica en este Artículo que los prisioneros hechos al capturar una presa debían de ser tratados todos, sin excepción, con humildad, ... y con distinción á los que lo merezcan según su clase... (discriminación social, sin duda). Los Capitanes corsarios no podían dejar a los prisioneros abandonados a su suerte en islas o en remotas costas, porque de hacerlo se exponían a graves penas, estando obligados a entregarlos a todos en los puertos a donde fueren los corsarios, haciendo además un informe indicando el paradero de los que faltasen. (Contemplado en otros Artículos de otras Ordenanzas).

#### Artículo LIX (y último de la Ordenanza de Corso de 1801).

También con texto en el margen, en este caso del lado derecho: *Entrega de prisioneros y piratas en los puertos donde arriben.* Tal entrega era preciso hacerla al Gobernador del lugar de arribada, o al Comandante de Marina, con el fin de que fuesen éstos los que determinasen en base a las órdenes que al respecto tuvieren. Los piratas había que entregárselos al Comandante de Marina, para que en conformidad con



Artículo CIX, Título III, Tratado X, de las *Ordenanzas Generales de la Armada*, les formase proceso sin dilación alguna, enviando éste toda la documentación, con la opinión y el parecer del Asesor, y con su propia declaración sobre la calidad de piratas de los detenidos, a la Junta del Departamento de Marina, enviando al mismo tiempo a tal Junta a los reos, que en el caso de no haber posibilidad de hacer el envío de éstos, serían entregados a la Justicia Ordinaria para su castigo.

Los piratas capturados siempre eran *Buena Presa* y, generalmente, y con la máxima rapidez, eran ahorcados sin excusas ni pretextos.

## **2) La guerra de Corso**

### **a) Armarse en corso**

No era fácil y sí costoso armarse en corso. Ni tampoco sencillo el encontrar, por mucho que se buscase, tripulaciones marineras. No obstante, para el corso no era tan difícil como para las Armadas Reales, puesto que enrolarse como marinero en una nave corsaria suponía mucha menos disciplina que en una nave de la Armada (el corsario era un indisciplinado casi por definición) y llevaba consigo la esperanza, si no de enriquecerse, sí al menos de obtener buenos beneficios materiales y económicos (no siempre) si se tenía la suerte de su lado y conseguían suficientes capturas, *Buenas Presas*. El conseguir marinería para las Armadas Reales era más complicado, porque las gentes (marineros o no) sabían que en los barcos militares la vida era mucho más comprometida, más ordenada y metódica, más rígida y disciplinada, más dura en definitiva. La vida del corsario sobre su barco era más relajada que la del militar en el suyo. En cuanto a padecer enfermedades típicamente marineras, como, por ejemplo, escorbuto, disentería, pasmo, constipación de vientre, tifus, u otras, nosotros no disponemos de estadísticas, aunque sí de números parciales, que nos confirmen en qué tipo de navegaciones tenían más incidencia y ocasionaban más mortandad, si en las navegaciones militares o en las corsarias. La conclusión es que no era lo mismo navegar en naves militares que en naves corsarias (corsarias o comerciales).

Independientemente del dinero necesario para armar cualquier tipo de buque, el encontrar tripulantes, en toda nación y en toda época pasada, fue tarea complicada y harto difícil. Sobre esto vamos a transcribir unos muy breves fragmentos de un pasaje

referido por Stephen R. Bown en su libro titulado *Escorbuto*.<sup>92</sup> Se refiere a un marinero inglés que después de una ausencia de Inglaterra de más de un año regresó, en un penoso viaje, desde Las Antillas, y para celebrar su vuelta después de tanto tiempo fuera, en una taberna del gran puerto y arsenal inglés de la ciudad de Portsmouth, se emborrachó con parte del dinero que le pagó el Capitán de la nave en donde como marinero había trabajado durante aquel tiempo que estuvo fuera de Inglaterra: *...Cuando salió de la taberna ya le seguían. Tres individuos le esperaban en la penumbra. Armados con porras y con caras de pocos amigos, le rodearon sin dejarle escapatoria posible. Los hombres lo agarraron y se lo llevaron hacia el puerto entre gritos de protesta, hasta que un golpe en la cabeza lo silenció. Un buque de guerra había arribado a puerto y buscaba tripulantes.*<sup>93</sup>

Puede parecer un cuento exagerado lo expuesto en el libro *Escorbuto*, pero no lo es, o no lo fue en ciertas épocas y en determinados lugares, como en el caso de Inglaterra (lo mismo o parecido sucedió en otras naciones). La escasez de marineros (marineros profesionales, o no, para navegar) fue notable, generalmente en todos los países. Escribe el Capitán de Navío español Francisco Javier de Salas en su libro *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios... etc.*<sup>94</sup> que en España: *Hubo naves, numerosas flotas, aventureros, y también intrépidos e infatigables exploradores que levantaron muy alto el renombre español, pero no navegantes como exigían las circunstancias, no un pueblo de marineros como tal vez se hubiese formado en otra nación.*

Aunque este autor y con tal comentario hace referencia a un concreto momento cronológico de la historia de España, el tiempo del descubrimiento de América, es opinión que puede servir, que puede aplicarse, y así lo hace igualmente Francisco Javier de Salas en otros apartados de su libro, en cuanto a la Marina hispana se refiere, a otras épocas españolas. Y es que siempre los españoles, salvo no muchas excepciones, desde el Monarca más o menos egregio hasta el más humilde de los individuos de nuestra

---

<sup>92</sup> BOWN, STEPHEN R. (inglés). *Escorbuto*. Escrito en lengua inglesa y traducido al castellano por Alistair Tremps. Editorial Juventud, S.A. Barcelona, 2005. Capítulo I (pp.15-16). Transcripción aquí hecha con autorización escrita de Editorial Juventud, S.A., titular del *copyright*.

<sup>93</sup> Aquellos individuos eran agentes del Gobierno encargados del sistema de levas. Leva: reclutamiento de hombres para el servicio militar en el Ejército y en la Armada.

<sup>94</sup> DE SALAS Y RODRÍGUEZ-MORZO, FRANCISCO JAVIER. *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Imprenta Fortanet. Madrid, 1879. Fue Capitán de Navío (en España equivalente a Coronel en los Ejércitos de Tierra y del Aire y en Infantería de Marina). y miembro de número de la Real Academia de la Historia.

sociedad, dimos prioridad a la lanza y al espadón sobre la brújula, a la ignorancia sobre el astrolabio, a la fundición del cañón en perjuicio del labrado de un palo mayor, de uno de mesana o de un trinquete, a la ruta terrestre en mengua de la singladura marinera.

Los vascuences, y más los de la provincia de Guipúzcoa, planteaban circunstancias y pretensiones profesionales, y otras más añadidas, para negarse a facilitar hombres de mar para las Armadas Reales, fundadas (sus negativas) sobre todo en su categoría de guipuzcoanos, en una mejor calidad de su oficio que el resto de los hombres marinos y en los sobresalientes servicios prestados en tiempos pasados a la Corona de Castilla, desde Fernando III “El Santo” hasta el pobre (entiéndase desdichado, corto de espíritu, payaso, etcétera) e infeliz Juan II. En una desconfianza constante de las promesas hechas por los Gobiernos del monarca de turno (que mucho prometían pero poco cumplían), e intransigentes en todo momento con el sistema de levas, de las que estaban en contra y eludían siempre que podían hacerlo. En lo despoblado de su litoral como consecuencia de tantos y tantos expedicionarios que de aquellas tierras (País Vasco en general y Guipúzcoa en particular) habían salido en anteriores Armadas Reales y en la miseria endémica de sus villas talasocráticas.

Exigían los vascuences exenciones para sus cofradías y derechos para ellos que no tenían en otros lugares de Cantabria, que se pagasen mejor los embargos que de sus naves se hacían para las Armadas Reales, más elevados salarios para sus gentes de mar y medidas nuevas para el arqueo de sus buques. Resumiendo, otro sistema más ventajoso para ellos que el que se aplicaba a la generalidad.

Como muestra de aquellas pretensiones y ventajas pedidas por los hombres de mar vascos, la carta<sup>95</sup> que desde Pasajes (Guipúzcoa) y fecha 9 de abril del año 1642 envió Don Alonso de Idiaquez (político importante y militar / puede que el nombre no sea Alonso, aunque sí el apellido, y que aquél, el nombre, esté equivocado desde un principio en los documentos que del mismo hacen referencia) a la Junta de San Sebastián. Es un escrito que hace referencias, entre y además de otros asuntos, a la morosidad que ejercían los guipuzcoanos para no aportar marineros para las Armadas Reales, en tanto en cuanto que sí permitían a tales marineros, sin ningún tipo de

---

<sup>95</sup> Carta localizable en la Colección Vargas Ponce, Documento número 85, Legajo 4 / El original de esta carta está archivado, con las referencias dichas, en el Archivo de la ciudad de San Sebastián, en el Cajón y Legajos Armadas.

contrariedades, a enrolarse en navegaciones particulares. He aquí un fragmento de la mentada carta:

*... Su Magestad (Felipe IV) me manda conducir 300 marineros y los lugares todos de la costa no me han dado cincuenta habiendo escrito su Magestad á esta Provincia [Guipúzcoa] sus necesidades, y sí de los Puertos de mar y de la mayor poblacion que es la de esta Villa no se sacan marineros yo no se que hacer... etc.* (La carta es amplia pero este detalle de la misma bien aclara el asunto).

Eterno problema el del alistamiento de hombres para la Marina. Fueron continuos (salvo en épocas muy concretas) los tiempos en los que el alistamiento de marineros fue complicado, creando dificultades en todo lugar para enrolar los que eran necesarios. Hecho que incluso se sigue produciendo actualmente en algunos sitios.

Pero, no obstante, al final las ventajas y privilegios (y el posible enriquecimiento fácil y rápido, aunque arriesgado) prevalecían sobre todos los inconvenientes y problemas que pudieran surgir para armarse en corso, para lo cual las recomendaciones también contaban, independientemente de que no siempre estas fuesen efectivas. Veamos el caso siguiente:

*Exma.* [Excelentísima] *Señora*. Así comienza la carta<sup>96</sup> que un tal Antonio Gamboa (no hemos localizado a tal individuo) le dirige a la Duquesa de Osuna.<sup>97</sup> Es un interesante escrito que nos demuestra que también había quienes se sentían atraídos por ser corsarios (la balanza de las *dificultades y peligros* -- *dineros fáciles y rápidos* se inclinaba en todos los casos hacia esto último) sin importar circunstancias, y de ahí el recurrir a la egregia dama-duquesa pidiéndole el favor de la recomendación (ciertamente el osado Gamboa sabía a quien dirigir su petición de “auxilio”).

---

<sup>96</sup> Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo Histórico de la Nobleza (Toledo). OSUNA, CT. 154, D. 27 - 31.

<sup>97</sup> Duquesa de Osuna (consorte). María Josefa Alonsa de la Soledad Pimentel y Téllez-Girón (Madrid 1750 – 1834 / 84 años). De la Casa de Benavente. XII Duquesa de Benavente (26 títulos nobiliarios propios, algunos con Grandeza de España, y 4 más por matrimonio). Casada con Pedro de Alcántara Téllez-Girón y Pacheco (Casa de Osuna), IX Duque de Osuna (Madrid 1755 – 1807) el año 1771. Más de 10 hijos.

*Exma. Señora. Haviendo venido orden de que se hagan en este Puerto (como veremos en la firma, la epístola la escribe subido en un bergantín ligero<sup>98</sup> en el puerto de Pasajes / Guipúzcoa) seis Lanchas Cañoneras cruzar sobre esta Costa [para actuar en esta costa] en Corso contra los Franceses [,] suplico a V. E. hable al Ministro a fin de que se me de [dé] una de ellas que es cosa que apetezco [que deseo]... Dineros fáciles y prontos buscaba el Antonio Gamboa.*

Continúa la carta dos líneas más abajo: ... *y por salir de este Bergantín* (se refiere Gamboa al bergantín ligero desde donde está escribiendo). *En el [él] hemos apresado dos embarcaciones Francesas y represado una Española apresada por ellos* (por los francese)-- (Exposición de méritos apoyando lo que pide)... (···)... *he de desear a V. E. haga este empeño con la eficacia posible al que quedarè eternamente* (no precisa aclaraciones).

Y finiquita la comunicación, todo en abreviaturas: Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años.

Cierra y firma: *Bergantin Ligero en Pasages* [Pasajes] 22 de Marzo de 1793.

*Antonio Gamboa*

En el margen izquierdo de la carta, junto a la firma, la siguiente posdata, colmo de sujeción y sumisión: *P. D. Sirvase V. E. ponerme a los [a los] pies del Duque mi Señor y de los señoritos* (los hijos del matrimonio Duque-Duquesa).<sup>99</sup>

Respuesta de la Duquesa:

*Estimado Gamboa: <sup>100</sup> en vista de la instancia que me haces en carta de 22 de marzo anterior aprovecharé qualquiera proporcion [oportunidad] que tenga*

---

<sup>98</sup> Proyectado, junto a otros dos bergantines (*Galgo* y *Cazador*) por Romero Landa. Botado en Ferrol el 10 de marzo de 1788. Armado con entre 14 y 18 cañones.

<sup>99</sup> Señorito y señorita. Tratamiento que nosotros consideramos de denigrante servilismo que se ha usado de manera general hasta hace pocas fechas en determinados ambientes sociales. Incluso hoy mismo suele utilizarlo (en muy determinadas familias de altos y ricos burgueses) el sirviente/a para dirigirse al “amo”. No es oportuno ni necesario personalizar aquí y ahora para demostrar esto dicho. Nosotros lo hemos visto y en ocasiones lo seguimos viendo en estos mismos días que vivimos.

<sup>100</sup> Antonio Gamboa debió ser alguien importante dentro de la sociedad de su tiempo (finales del siglo XVIII), porque de no ser así no se hubiese dirigido a la Duquesa en los términos que lo hace ni ella le hubiera contestado de la manera que estamos viendo.

*de hablar al Ministro de Marina, á fin de que te conceda el mando de una de las seis Lanchas cañoneras que se han mandado aprontar en ese Puerto para corso contra los Franceses, y acelere que logres esta satisfacion.*

*Nuestro Señor te guarde muchos años.*

*Madrid 9 de abril de 1795*

*A Don Antonio Gamboa. Pasajes.*

Hemos transcrito literalmente la carta-respuesta de la Duquesa de Osuna a Antonio Gamboa, personaje sin duda allegado a los Osuna, al que llama de tú desde el principio (hemos marcado los cuatro tuteos en un corto escrito de nueve líneas, diez con el cierre, en el original, el por nosotros manejado) Creemos en una buena relación de Gamboa con los Osuna, pero no mucho más allá de eso, de una relación de privilegio. Además de los tuteos, le asegura la Duquesa a Antonio Gamboa que hablará en cuanto tenga oportunidad con el Ministro de Marina para resolver el asunto por éste planteado (raros tuteos y promesa ¿cierta? de parlamentar con el Ministro). Si ustedes me permiten... sí, era Gamboa alguien, pero no mucha más (en el mundo nobiliario) que un *don nadie*. ¡Ah! No olvidemos la posdata de la primera carta ni el cierre de la segunda de las remitidas por Antonio a la de Osuna (nos referimos a lo de *señoritos*). De Antonio Gamboa seguiremos investigando y si llega el momento, *mutatis mutandis*.

Hay una tercera carta que alguien le dirige a Antonio Gamboa. Alguien porque es un texto sin firma y por tanto desconocemos a su autor. Con data en Pasajes 7 de junio de aquel año de 1793. Dice así:

*Don Antonio Gamboa.*

*Que se han previsto [cubierto] ya las plazas de Xefes [Jefes] de las Lanchas de que habló a V. E. [de las que le habló a la Duquesa] pero no ha recaído en el [él] (se refiere a que no ha sido elegido él, Antonio Gamboa, a pesar de haber hablado con la Duquesa) ninguna à pesar de la recomendacion de V. E. [a pesar de la haberlo recomendado la Duquesa] y concurriendo ahora [habiendo determinado ahora, sería más acertado] nuevamente el que se van á hacer otras dos embarcaciones al modo de aquellas [iguales que las seis anteriores]: pide [pida] à V. E. [a la Duquesa]*

se sirva interesarse con [dirigirse al] Sr. Valdés<sup>101</sup> para que le confiera el mando de una de ellas.

No cesa Antonio Gamboa en sus empeños por se corsario. Cuarta carta de las aquí tratadas, que es la segunda dirigida a la Duquesa por Gamboa, sin pérdida de tiempo, puesto que tiene la misma fecha que la anterior:

*Exna Sra.*

*Con motivo de haverse dado ya las Lanchas Cañoneras que se han hecho en este Puerto a los Oficiales que las han de mandar y no haver sido yo comprendido [incluido] creo que no tendria V. E. ocasión [inconveniente] de hablar al Ministro de Marina a este fin y haviendo venido orden para hacer otras dos embarcaciones llamadas Lugres<sup>102</sup> o [y] Cazamares (¿?) para el mismo oficio que las Cañoneras se lo participo [en este caso, se lo digo] a V. E. suplicandola [suplicándole] haga por ver a dicho Ministro y hablarle a fin de que mande una Orden al ilegible Don Ventura Caro<sup>103</sup> para que se me confiera el mando de una de dichas embarcaciones [,] persuadido de que con la proteccion de V. E. no dejarè de conseguirlo y de que esta es la ocasion de poder adelantar alguna cosa que Lugo sera dificil en acabandose esta guerra.<sup>104</sup>*

*Sirvase V. E. dispensar esta molestia por no tengo [porque no tengo] medio que me favorezca sino V. E. con cuya proteccion me lisongeo [lisonjeo / es este caso, creo, estoy seguro de, etcétera] de conseguir cualquiera cosa que se licite [en este caso, que se pretenda, que se quiera] aunque sea de mas entidad que la presente.*

*Ofrezcame V. E. al Duque mi Señor y [a los] Señoritos y mande a este [,] su mas afecto criado.*

*Pasages 7 de junio de 1793.*

*Exma. Sra. Duquesa de Ossuna [Osuna].*

---

<sup>101</sup> Antonio Valdés y Fernández Bazán (1744 – 1816). Marino y militar español. 4º Capitán General de la Armada Española. Secretario de Estado Universal de Marina e Indias y Caballero del Toisón de Oro..

<sup>102</sup> Lugre. Barco pequeño de tres palos.

<sup>103</sup> Ventura Caro y Maza de Lezama (1742 – 1809). Valenciano. Fue un muy importate militar español (no es preciso incluir aquí sus datos biográficos). En el año 1793, data de esta correspondencia y de la Guerra contra la Convención Francesa, fue designado Jefe del ejército de los Pirineos y por ello destinado a tal lugar, por lo que se supone que debido a este su cargo y gran importancia como militar es por lo que lo menciona Antonio Gamboa en su segundo escrito dirigido a la Duquesa de Osuna.

<sup>104</sup> Guerra contra la Convención Francesa (1793 – 1795). También llamada Guerra del Rosellón, Guerra de los Pirineos y para lo catalanes Guerra Grande. Fue un conflicto entra la monarquía española (Carlos IV) y la Primera República Francesa.

Sigue terco Antonio Gamboa por ser corsario. 3ª carta dirigida a la Duquesa y 5ª del conjunto. En esta ocasión haciendo referencia a la persecución de dos bergantines franceses y apresamiento de uno de ellos; referencias, creemos, que demostrar que es persona válida como corsario y así apoyar su petición a la Duquesa de recomendación:

*Excma. Señora.*

*Deviendo votar<sup>105</sup> al agua el día de San Pedro (29 de junio) los Lugres de que en mi última hable [última le hablé] a V. E. se lo participo suplicándola lo mismo [se lo digo ahora suplicándole lo mismo].*

*Ayer llegamos de la Mar donde hemos estado 9 días con la Fragata Elena y hemos perseguido [a] dos Bergantines Franceses al uno de los cuales hicimos varar (encallar la embarcación) en la Barra<sup>106</sup> de Baiona [Bayona] que era el que perseguía la Fragata y el que nosotros se metió Burdeos (ciertamente liso). Los dos eran de 12 Cañones. Con este Bergantin hemos apresado el Sábado otro Portugues con carga y Frances que lo era el Capitan. Siendo quanto [cuanto] ocurre suplico a V. E. me dispense la molestia interin [mientras tanto] ruego a Dios guarde la vida de V. E. muchos años.*

*Bergantin Ligero en Passages 24 de Junio de 1793.*

*Antonio Gamboa y Flores (primera vez que firma con un segundo apellido).*

Al final y en el margen izquierdo, a quien va dirigido en escrito este Antonio Gamboa: *Exma. Sra. Duquesa de Ossuna.*

Sexta carta y 2ª contestación de la Duquesa:

*“Estimado Gamboa: Si mi recomendacion á tu favor (siguen los tuteos) con el Ministro de Marina no há producido los efectos que deseabas habra consistido tal vez en que haya preferido [el Ministro] para el mando de las Lanchas á otros de mas merito ò mas antiguos que tu (esta frase la añade la duquesa ya después de haber escrito la carta y la coloca entre líneas); y esto me hace creer que hará lo mismo para las dos embarcaciones que se han de hacer, o tal vez te nombrara (entre líneas igual que antes); por lo qual no me resuelvo á (palabra tachada sobre la que escribe la que sigue) tu favor la recomendación que me pides (más claro, perdón, agua del botijo).*

*Madrid (en abreviatura) 25 de junio de 1793.*

*A Don Antonio Gamboa (Pasajes).*

<sup>105</sup> Hacer que resbale un buque por la grada al agua después de construido o carenado.

<sup>106</sup> Banco de arena que se forma en la entrada de algunas rías, en la embocadura de ríos, etc.



Curiosamente, Antonio Gamboa dirige siempre su correspondencia peticionaria de favor a la Duquesa de Osuna y no al Duque su esposo.

Gamboa desea ser corsario (por la correspondencia expuesta se deduce que sí), pero no quiere, o no puede serlo con su propio barco, armando por sí mismo una nave y con ella dedicarse a la guerra en corso; pretende que para ello que le den el barco. La Duquesa de Osuna (consorte en este título nobiliario) es una muy buena recomendación, y más aún siendo su esposo, el Duque, uno de los personajes de más poder y prestigio del momento (ella tal que él). Aquí nos preguntamos ¿la Duquesa recomendó a Gamboa, porque recomendarlo sí lo hizo (véase la tercera de estas cartas), con el suficiente interés para que lo hicieran comandante de una cualquiera de las ocho embarcaciones botadas en Pasajes? Creemos que no, que la Duquesa hizo algo, pero no lo suficiente. Lo del tuteo es... sí, un poco raro (o bastante raro), y ello nos hace pensar que Gamboa podía desenvolverse en un ambiente social alto, pero no muy alto, es decir, que Antonio Gamboa no era mucho más que un “Señor sin Señorío”, no mucho más que un Hidalgo, alguien que no tenía categoría para dirigirse personalmente al Ministro. La Duquesa, con ese trato, dejaba muy claro un muy notobla abismo social entre ella (los Osuna) y el Gamboa. La duquesa está recibiendo un V. E. y devolviendo un tú. Pero además de las dudas, ciertas dudas creemos, de que la Osuna en su recomendación no expusiese mucho, hay algo más. Repitamos el final de la segunda carta de la Duquesa: *...otros de mas merito ò mas antiguos que tu... (···)... y esto me hace creer que hará lo mismo [el Ministro, no nombrándote] para las dos embarcaciones que se han de hacer... (primero seis y luego dos más) ...(···)... no me resuelvo à tu favor recomendacion que mepides... (no te recomiendo)*. Seguramente Antonio Gamboa era un “buen chico”, pero no de la confianza suficiente como para entregarle un barco y hacerlo corsario por “cuenta ajena”,

Quienes se armaban en corso tenían, al margen de las mayores o menores dificultades para encontrar las tripulaciones adecuadas, diversas ventajas y/o privilegios, siendo uno de ellos, aunque no habitual, el de no entregar “el quinto” al rey (del quinto hacemos breves referencias en otros lugares nuestro trabajo, así como de ventajas y/o privilegios). “El quinto” era la cantidad que le correspondía al rey (la quinta parte) de cuantos botines se obtuviesen en acciones de guerra, icluidas las ejecutadas por los corsarios. Se hace referencia al mismo en algunas *Ordenanzas de Corso* (ejemplos, en

la de 1621 y con carácter general en la de 1718). Pero una posterior Real Cédula, data 7 de junio de 1724 (Felipe V), no solamente confirmó lo dicho en la de 1718, sino que añadió: ...*y por la libre utilización* [por los armados en corso, por los corsarios] *y venta de los moros que apresasen, sin el gravamen del quinto* [sin entregarle al rey “el quinto” dicho] *ni de los derechos de Aduana por la venta de ellos, ni por otro* [impuesto] *alguno que por este motivo perteneciere a la Real Hacienda...* (es decir, por la venta de los esclavos que capturasen – toda persona atrapada por un corsario, en este caso habla de musulmanes, se convertía *ipso facto* en un esclavo – o por otros motivos con ellos relacionados, no pagaba en corsario *nada de nada* a las Arcas Públicas).

Con fecha 14 de junio de 1714, es decir, apenas una semana después de su Real Cédula del día 7, Felipe V dictó otra que explicaba ... *los Moros que fuesen necesarios para el servivio de Galeras, de las pressas que hiziesen los Armadores* [Armadores corsarios] *no se havian de tomar* [no se habían de comprar] *como hasta entonces al precio de treinta ducados de vellón, sino al que se ajustase con los mismos Armadores, a fin de alentarlos por medio de este medio* [vendiendo como esclavos a los apresados al precio que estimasen oportuno sus vendedores, es decir, los corsarios] *a limpiar las costas* [a dejar las costas sin piratas].

Vamos a retroceder al capítulo *Ordenanza de Corso año 1621* para comparar lo allí dicho por Felipe IV y lo aquí expresado por Felipe V sobre la venta de moros apresados por los corsarios y luego vendidos como esclavos. Repetimos al cuarto de los Felipe: ... *que venda* [el Armador en corso o el Capitán de su nave atrapadora] *los tales esclavos a quien más le diere por ellos...* (exceptuando los Arráez, Pilotos y Contramaestres de las embarcaciones de turcos, moros y moriscos)... (···) ... *para que ellos* [Virrey, Capitán General, Gobernador o Justicia del lugar en donde hubieren sido apresados] *los envíen a* [las] *Galeras de España...* (···) ... *y a mi Capitán General de ellas* [de las Galeras] *ordeno, que por cada uno de los dichos Arráez se pague* [paguen] *cien ducados del dinero de la asignación de las dichas Galeras...* Felipe IV con su *Ordenanza de Corso año 1621* se reservaba todo derecho sobre Arráez, Pilotos, Contramaestres *et álíi*.

## b) Corsarios

El corso, los corsarios, necesariamente surgen (en la Introducción y en otras líneas ya hemos hablado al respecto) debido a una serie de circunstancias concretas que tuvieron como base la política, la economía y los condicionantes sociales, incluyendo también motivos militares y religiosos, que se unían repitiéndose a lo largo del tiempo. Las expediciones de las *Ordenanzas de Corso* estuvieron motivadas en gran medida por lo enfrentamientos bélicos entre diversos países de Europa. En cuanto a España se refiere, las variadas batallas y guerras que con unos y/o con otros libró nuestro país a lo largo de los siglos XVI y XIX (Conquista de Orán – 1509 / Batalla de la Isla de Alborán – 1540 / Batalla de Lepanto – 1571<sup>107</sup> / Guerra anglo-española – 1585-1604 / Guerra franco-española – 1635-1659 / Batalla del Cabo de San Vicente – 1681 / Conquista española de Cerdeña – 1717 / Bombardeos de Argel – 1784 y 1785 / Campaña de Algeciras – 1801 / Batalla del Cabo de Finisterre – 1805 / Batalla de Trafalgar – 1805 / Etc., etc.

Son diversas las definiciones que de corsarios podemos encontrar, de las cuales transcribimos algunas seguidamente:

El *Diccionario de la Lengua Española* (Real Academia Española de la Lengua / Edición Madrid, 1956) define el corso como la *...campana que hacen por el mar los buques mercantes con patente [Patente de Corso] de su Gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas.*

El *Diccionario de la Lengua Española* (Real Academia Española de la Lengua / Edición Madrid 1970) del corsario hace la siguiente definición: *Dícese del que manda una embarcación armada en corso con patente de su gobierno* /// *“Aplicase a la embarcación armada en corso.*

De José Luís de Azcárraga y de Bustamante lo define tal que: *... la empresa naval de un particular contra enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relaciona con dichos enemigos*

---

<sup>107</sup> Para un buen conocimiento de la Batalla de Lepanto consultar a BICHENO, HUGH. *La Batalla de Lepanto 1571*. Editorial Ariel. Barcelona, 2003.

*///... el fundamento, origen y piedra angular del corso marítimo se encuentra basado en la piratería.*

Barcia Trellez dice que *El corso es una de las más añejas instituciones de Derecho Marítimo.*

Cruz Barney<sup>108</sup> lo define como *...actividad naval efectuada por los particulares en tiempo de guerra o de represalias, con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño.*

De Escriche y de Lozano:<sup>109</sup> *El corso es la guerra naval marítima que hacen algunos particulares autorizados con patente de su gobierno para perseguir a los enemigos de la Corona.*

Francisco Javier de Salas<sup>110</sup> dice del corso que *Se trata de un acto de autorizada piratería.* (Un cierto parecido con la segunda definición de José Luís de Azcárraga).

Otra definición, en este caso de Juan Antonio García Iglesias:<sup>111</sup> *El corso se explica como técnica de ampliación del poderío naval de las Naciones, constituyendo un eficaz y económico medio de hacer la guerra aceptado por todas las potencias marítimas, que funcionaba como 'fuerza de complemento' en cuanto que era empleado más que para los combates navales, para dificultar los aprovisionamientos del enemigo y perjudicar el tráfico comercial de sus barcos.*

Hautefeuille, L. B.<sup>112</sup> escribe que *El corso es un medio legítimo de hacer la guerra al enemigo.*

---

<sup>108</sup> CRUZ BARNEY, OSCAR. *Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica*, en la Revista de Derecho Privado, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-MC Graw Hill, núm. 16, enero-abril 1995. México.

<sup>109</sup> ESCRICHE, JOAQUÍN y DE JESÚS LOZANO. En su *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanas* (4 vol.). Ballescá y Compañía Sucesores Editores. México 1905.

<sup>110</sup> DE SALAS Y RODRÍGUEZ-MORZO, FRANCISCO JAVIER. *Ibidem*.

<sup>111</sup> GARCÍA IGLESIAS, JUAN ANTONIO. *Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia, 1793-1796*. Revista de Historia Naval núm. 22 (pág. 70 y siguientes). Año 1988.

<sup>112</sup> HAUTEFEUILLE, LAURENT BASILIO (francés / 1805-1875). Escritor – historiador. *Des droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime* (De los derechos y de los deberes de las naciones neutrales en tiempos de guerra marítima). Editado por Guillaumin y Compañía. París, 1858.

Jaime Masaveu<sup>113</sup> explica que el corso ... *es la piratería con patente y practicada sólo en estado de guerra contra buques de país enemigo, navegando el corsario bajo bandera del propio.*

Michel Mollar du Jourdin:<sup>114</sup> *Todo aquel que se armaba en el mar con la autorización del príncipe, contra los enemigos de este último, y dejaba a la autoridad del almirantazgo la facultad de legitimar o invalidar sus presas.*

Justo Sierra<sup>115</sup> afirma: *El corso es la guerra hecha por los buques particulares armados por éstos en guerra y autorizados por su gobierno.*

Alejandro Sobarzo Laoiza<sup>116</sup> dice: ... *es la actividad bélica que un armador particular realiza contra los buques enemigos de su Estado y con un fin lucrativo autorizado para ello por su propio gobierno mediante una patente de corso.*

Richard Zacks:<sup>117</sup> *Un corsario era una especie de mercenario naval independiente nombrado por un gobierno para que atacara barcos de una nación enemiga a cambio de una parte de botín /// ... como las armadas reales no podían estar en todas partes, en tiempo de guerra los países recurrían a hombres que trabajaban por cuenta propia y ansiaban obtener ganancias (ganancias considerables en breve tiempo).*

En estas definiciones sobre el corso sus autores, a excepción de José Luís de Azcárraga, de Francisco Javier de Salas y de Jaime Masaveu, no utilizan en ningún caso la palabra pirata, piratería o pirateo, aún siendo el corso, en múltiples ocasiones, una actividad netamente de piratas. Quienes definen el corso lo hacen, salvo raras excepciones, sin utilizar las palabras pirata/s u otras derivadas de esta.

De entre unas y otras de dichas definiciones se pueden entresacar palabras tales como (por orden alfabético): actividad bélica, ansiaban (de ansiar / ansia), atacar, beligerante, botín, guerra, lucrativo, mercenario, perjudicar, perseguir, piratería y

---

<sup>113</sup> MASAVEU, JAIME. *La piratería y el corso. Un estudio de orientación penal*. En *Criminalia* (pág. 295). Año XXIX. México, D. F. Junio 1963.

<sup>114</sup> MOLLAR DU JOURDIN, MICHEL. *Europa y el Mar*. Editorial Crítica. Barcelona, 1993.

<sup>115</sup> SIERRA O'REILLY, JUSTO. *Lecciones del derecho marítimo internacional* (pág. 81). Imprenta de Ignacio Cumplido. México, 1854.

<sup>116</sup> SOBARZO LAOIZA, ALEJANDRO. *Régimen jurídico en alta mar* (pág. 136). Editorial Porrúa. México, 1976.

<sup>117</sup> ZACKS, RICHARD. *The Pirate Hunter* (El cazador de piratas / pág. 21). Círculo de Lectores / Editorial Lumen, S.A. Madrid, 2003.

represalias. Si hubiésemos echado mano a más definiciones sobre corso seguramente habiéremos encontrado otros vocablos por el estilo, pero con las expuestas es más que suficiente. Tal vez una definición que encerrase todos estos términos sería la más cercana a lo que en realidad fue un corsario.

En las definiciones expuestas, y en otras asimismo consultadas, que sería excesivo transcribir aquí, hay bastante de reiterativo y un denominador común: 1.- El corso lo realizaban individuos, de mayor o menor relieve, a título personal. Es decir, se concedía una *Patente de Corso* a una determinada persona en base a su carácter personal, por sus circunstancias personales, dándole las instrucciones precisas sobre la manera de utilizarla. 2.- En todo caso, para ejercer el corso era imprescindible el disponer de un permiso, de una *Patente de Corso*, concedida por la autoridad correspondiente, puesto que sin tal permiso (sujetarse a un régimen jurídico) no había legalidad para ejercerlo. 3.- Era un ejercicio en contra de los enemigos de quienes concedían la patente, así como de los aliados de aquéllos (al menos teóricamente, puesto que corsarios hubo que atacaron, desvalijaron, ultrajaron, esclavizaron, y a veces mataron, no solamente a extraños, sino igualmente a propios). 4.- El corso fue un negocio lucrativo para unos y para otros y al final para todos (con la asunción por parte del corsario de los riesgos de ello derivados). 5.- En todos los casos las naves corsarias iban perfectamente armadas y equipadas y con tripulaciones adecuadas. 6.- Todos los países que concedían a particulares *Patentes de Corso* lo hacían, ni más ni menos, porque no tenían sus Armadas suficientes efectivos para llevar a cabo las acciones que ejecutaban los corsarios. Los corsarios, pues, suponían una Marina auxiliar, una Armada paralela para el país que suministraba tales *Patentes de Corso*. 7.- El corso, con las acciones que llevaba a cabo para la obtención de botín, estaba trabajando en un negocio económico, estaba actuando de mercantilista. 8.- Los corsarios eran unos mercenarios navales independientes.

Fernand Braudel<sup>118</sup> viene a decir que el corso era “*La forma de capitalismo más evidente y aquella que tenía especulación y riesgo.*”

Efectivamente, tal y como acabamos de decir en los puntos 4 y 7, y según Braudel, el corso era una actividad lucrativa y de pura economía. Era una empresa

---

<sup>118</sup> BRAUDEL, Fernand, *La dinámica del capitalismo*. S. L. Fondo de Cultura Económica de España. Madrid, 2006.

bastante fructífera, o muy fructífera, que suponía un señuelo para muchos ambiciosos, y una tentación para, uniendo una *Patente de Corso* a una desvergonzada ética y a un descarado desobedecer leyes, hacerse ricos, no obstante de que los Estados intentasen controlar con reglamentaciones (*Ordenanzas de Corso*) el comportamiento de los corsarios conduciéndolos severamente por el buen camino. (No siempre la inmoralidad era así, ciertamente, pero sí en muy muchos casos).

Hubo individuos que se tiraron al mar sin *Patente de Corso*, con sus propias embarcaciones y con marineros por ellos contratados directamente, así como con sus propios soldados, y arriesgándolo todo hicieron la guerra en corso sin ser corsarios, con la única finalidad de conseguir botín y de hacerse ricos con el menor esfuerzo posible. Si eran atrapados en este ejercicio y sin la correspondiente patente, los calificaban como simples piratas, y por ello desposeídos de sus bienes y ahorcados.

Las *Patentes de Corso*, y el corsarismo, como derivación de éstas, estuvieron muy en uso a lo largo de las Edades Media y Moderna.

Ciertamente, no hay que confundir al corso con el pirata (legislativamente hablando). La diferencia más notable entre uno y otro estriba en que los primeros (los corsarios) actuaban respaldados por un documento (la *Patente de Corso* dicha) que les otorgaba el Gobierno de su país, documento que les permitía ejecutar adecuadamente las actividades lógicas y honradas (en teoría) de su oficio, aunque no lo hacían así, y los segundos (los piratas) procedían ilegalmente atacando a toda clase de barcos mercantes, sin dar explicaciones ni a unos ni a otros. Los piratas, a lo largo de la historia, asaltaron y despojaron de su transporte a cualquier nave, incluso asesinando en infinidad de veces a sus tripulantes y/o pasajeros, con el único fin de conseguir botín. Claro que había diferencias entre corso y pirata, contrastes jurídicos primordialmente, pero no tanto en cuanto a la práctica de sus oficios se refiere.

Thrower Rayner<sup>119</sup> escribió: *Hay confusión de términos; sin embargo, aunque son varios los elementos que podrían inclinarnos a confundir una figura con la otra (pirata con corso o viceversa) existen características esenciales suficientes que nos permiten afirmar que son distintas e independientes, aunque con puntos en común. La*

---

<sup>119</sup> THROWER, RAYNER. *The pirate* (El pirata) – (pp. 7-9). Barnes y Noble Books. Nueva York, 1993. En esta obra se basa la película del mismo nombre.

*piratería es una acción indiscriminada contra todo buque, en tanto que el corso es sólo en contra de los enemigos del Estado que otorgó la patente (no siempre); además, la piratería se ejerce sin autorización alguna, en tanto que el corso requiere necesariamente de la misma y junto a ella, cumplir una serie de requisitos y deberes.*

Veamos al respecto lo que escribe José Luís de Azcárraga y de Bustamante: “Todos los libros que he manejado y consultado para dar cima a este libro<sup>120</sup> ¡ y no fueron pocos ! confunden, a veces extrañadamente, los términos corsarios y piratas. Nosotros somos de la opinión de Azcárraga y añadimos que, efectivamente, si nos atenemos a textos históricos, y menos históricos consultados, hemos visto confusiones en sus referencias comparativas entre corsarismo y la piratería y sí mucho de similitudes en todos sus comportamientos.

Entre profanos al tema, o entre ingeniosos parlantes, y, asimismo, por parte de estudiosos del asunto, hay una notable confusión al aplicar los términos corso y pirata. Muchas veces hemos oído aquello de “Ese tiene patente de corso”, o “Aquél tiene patente de corso”, en ambos casos bastardeando la frase, confundiendo, pero con acierto, al corso con el pirata (eufemismo acertado). Pero en este caso la confusión es lógica y aceptable.

Justo Sierra<sup>121</sup> considera que los corsarios, en ningún caso, pueden ser considerados y juzgados tal que piratas, ni de hecho ni de derecho, salvo en determinados casos previstos en los Tratados de navegación y de comercio internacional. Nosotros opinamos todo lo contrario y cremos que de hecho corsarios y piratas eran una misma cosa, salvo en las excepciones que confirman toda regla, aunque podríamos decir que corsarios y piratas eran la regla misma, porque lo que sí es cierto es que las embarcaciones corsarias y sus tripulaciones en muchas ocasiones, o en casi todas las ocasiones, se diferenciaban poco en sus comportamientos de las naves piratas.

Los corsarios, todos, tenían la imperiosa obligación de cumplir reglas y leyes y en lugar de cumplirlas, y en muchos casos, o en la mayoría de ellos, con la ignorancia premeditada y el visto bueno de quienes también tenían el deber de hacer cumplirlas. Indisciplinados, excesos y abusos eran las notas más comunes de los corsarios, de los

---

<sup>120</sup> DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE. Se refiere a su libro ya citado. Libro II / Capítulo XIII / página 162.

<sup>121</sup> SIERRA O'REILLY, JUSTO. *Ibidem* (pág. 82).



corsarios de cualquier bandera, sin excluir, naturalmente, a los hispanos (como ejemplo, uno de tantos, ya hablaremos después de los corsarios vizcainos). Los españoles, que no eran precisamente *hermanitas de la caridad*, llevaron a cabo apresamientos totalmente ilegales, ejecutaron acciones de pendolaje (ver definición en el apartado *Patente de Corso* ) absolutamente faltas de ética e injuriosas, falsificaron pruebas en su propio beneficio, compraron testigos para asegurar presas hechas *contra legem*, etcétera.

Menospreciaban y denostaban sin ningún respeto el Derecho de Gentes a aquellos infelices que abordaban y atrapaban en plena mar simplemente por la sospecha de que éstos pudieran llevar documentaciones dobles o falsas (los holandeses eran, e igualmente otros, muy dados a ello, que se libraban de estas arrojándola por la borda al mar). Con abordajes despiadados a embarcaciones neutrales y en algunos casos a buques de guerra, independientemente de cual fuere su bandera, y en toda circunstancia para robar cualquier cosa que tuviera el más mínimo valor.

El corsarismo surge y se globaliza mercantilmente desde el momento mismo en que es una entidad en la que todos intervienen en un trueque de valores. Todo país lindero al mar dispone de un corsario. Desde el momento mismo en el que este corsario actúa con intención, aún sin entenderlo, de producir riqueza, no sólo para sí, sino desde la más alta jerarquía, el monarca, hasta el que ocupa uno de los últimos puestos en la escalera social marinera, como podría ser cualquier tripulante de un barco, pasando por aquellos individuos intermedios que construyen una nave y la surten de los elementos precisos para navegar, los que hacen la presa, la juzgan y la reparten, los que venden lo apresado, los que comercian con el esclavo atrapado a base de cortes de sable y cañonazos, todos ellos constituyen un amplio e inmoral mercado de bienes, de servicios y de personas. El corsario busca la ganancia rápida y abundante sin reparar en los medios y acciones para conseguirla, sin atención a costumbres, normas y leyes y con el general consentimiento de quienes están obligados a imponer orden y justicia. Amplio mercado de bienes y de personas, global cambalache de abusos y de violentos comportamientos es el corsarismo. Comunidad de marrulleros integristas.

La calidad de corsario se perdía si se daban algunas de las circunstancias seguidamente expuestas, pasando entonces a ser un falso corsario, alguien que actuaba en contra de norma y ley, y por ello podía ser, y de hecho así era, considerado irregular, pirata, y sentenciarlo como tal: **1.-** Cuando ese irregular no disponía de *Patente de*

*Corso*. 2.- Cuando al verdadero corsario se le había extinguido su patente por haber transcurrido el tiempo durante el cual podía utilizarla, y continuaba ejerciendo el corso. 3.- Si la guerra o desavenencias entre la nación que le otorgó la patente y sus contrarios había finalizado. 4.- Si la patente le fue retirada a su poseedor, no importan los motivos. 5.- Cuando el titular de una *Patente de Corso*, en contra de su propio Gobierno y con la prohibición del mismo, aceptase una o más patentes de otros países beligerantes o extranjeros. Si así fuese, las autoridades de su propio Estado y sin ningún tipo de paliativos lo declararían pirata y lo sentenciarían, aunque su propio Gobierno fuese el que le hubiera otorgado la primera patente e independientemente de que los demás países lo declarasen o no pirata. 6.- En el caso de que un corsario efectivo se apropiase de manera ilegal, y él mismo, de forma directa y en beneficio propio, de barcos y de cargamentos a los que abordase y saquease. Se entiende si atacase, robase, diese mal trato a tripulantes y pasajeros de la nave abordada. 7.- Si el corsario violaba las leyes del Derecho de Gentes. 8.- Si el corsario utilizaba falsos pabellones (banderas). Porque el corsario estaba obligado en todo momento a llevar colocado en sus barcos el pabellón nacional del otorgante de su patente. 9.- En el caso de que el corsario no presentase de buena fe y voluntariamente, negándose, las presas capturadas ante un Tribunal competente. 10.- Si el corsario efectuaba sus acciones y hacía guerra (ataques, apresamientos de embarcaciones de enemigos, etcétera, en aguas fluviales) a naciones amigas o neutrales. 11.- El mal uso de una patente suponía la retirada inmediata de la misma. 12.- Por la muerte del titular de la patente.

Admitido por todos. Se podía tratar como a piratas a cualquier corsario que no respetas y actuase conforme a las normas establecidas para el corso marítimo.

Como ejemplo del trato de piratas dispensado en muchos casos a quienes eran corsarios podemos citar a William Kidd (1645-1701). Marino escocés y corsario de Gran Bretaña. Disponía de una *Patente de Corso* parece ser que otorgada por el rey de Inglaterra, Escocia e Irlanda Guillermo III (1689-1702). Kidd fue uno de los piratas (o corsario) más célebres del orbe. Como corsario, injustamente tratado, vejado incluso, en el tiempo que le tocó vivir. A su regreso de un largo viaje que hizo por el Océano Índico fue acusado de pirata, capturado y ahorcado en Londres el 23 de mayo de 1701. Quienes como historiadores de épocas recientes han estudiado su figura y circunstancias consideran que su acusación de practicar la piratería fue improcedente e injusta y por

tanto su ajusticiamiento en la horca. Corsario o pirata, William Kidd, llevó a cabo en alta mar acciones, o depredaciones si se quiere, menos importantes que las realizadas por sus contemporáneos del mismo oficio.

El ahorcamiento era el más grave y definitivo castigo que se aplicaba a quienes eran atrapados y acusados de piratas. El cadáver de Kidd y para que sirviera de ejemplo estuvo colgado a la entrada del río Támesis a lo largo de cuatro años, para que todos cuantos por allí pasaban desistieran de sus posibles deseos de convertirse en piratas. Hay que añadir a esto que en diversos puntos del Támesis se colocaron barcos inservibles para la navegación y destinados al desguace, utilizándolos como prisiones, y en donde los allí reclusos vivían en las peores condiciones en todos los sentidos: mal alimentados y peor vestidos, pésimamente tratados, etcétera.

En algunos casos similares al de Kidd al condenado lo desnudaban y lo untaban con pez para después colgarlo ya ahorcado en sitio visible y evitar que las gaviotas picoteasen su cadáver durante el tiempo que así estuviese y sirviera de ejemplo a quienes proyectasen dedicarse a la piratería o a aquellos que habiendo sido corsarios hicieron lo suficiente para transformarse en piratas. No tenemos noticias sobre si a Kidd le aplicaron este método. Método que tampoco podemos asegurar si llegaron a usar los piratas, aunque éstos lo que sí hacían, en el caso de que un individuo de la tripulación matase a otro, era atarlos juntos y cadáver y hombre vivo arrojarlos al mar. Otro sistema de castigo de los piratas consistía, en caso de robo, y otros casos graves, por ejemplo, en clavar al ladrón por las manos y con cuchillo al palo mayor de la nave. No tenemos información si hacían lo mismo los corsarios.

No hemos conocido ningún caso (posiblemente los hubo) de asociaciones entre corsarios para dedicarse a la guerra en corso con reparto de botines. Sí ocurría con alguna frecuencia entre piratas.

### **c) La Patente de Corso**

La *Patente de Corso* (del latín *cursus-cursus* / recorrido, ruta, viaje, carrera...) se llamaba también *Carta Partida* o *Carta de Marca*. Esta última denominación se refería a que tal documento estaba partido en dos mitades, una de ellas que el corso llevaba consigo y la otra que quedaba custodiada en los archivos de la persona o entidad que tal documento había concedido. Este documento (partido o no), era un

salvoconducto que las autoridades de un país, o de una ciudad determinada (un rey o un alcalde en nombre de tal ciudad) facilitaban a un individuo, o individuos concretos, les autorizaba a éstos para que pudiesen atacar, robar, expoliar, etcétera, a barcos de naciones enemigas o de otras naciones que fuesen aliadas de éstas. Así, el titular de tal salvoconducto, pasaba a ser, se convertía, de hecho y de derecho, en un componente más de la Marina (como una fuerza naval paramilitar), o en una Marina Auxiliar<sup>122</sup> de la nación o ciudades cuyas autoridades les habían expedido el documento. Pero no necesariamente el poseedor de una *Patente de Corso* tenía que ser nacional del país o de la ciudad que se la había otorgado<sup>123</sup> (esto en un principio, porque posteriormente, como veremos, cambió el sistema), porque aquel documento era, sin duda, un contrato establecido por dos partes, la una el Estado o autoridad contratante y en su nombre sus dirigentes, y la otra, el contratado, el que pasaba a ser, debido a tal documento, el corsario, el que ejercía el corso, que navegaría como un componente añadido de la fuerza naval de la nación contratante. Nacional o extranjero navegaría con bandera del Estado con el que había pactado. La *Patente de Corso* era imprescindible, obligatoria para ejercer el.<sup>124</sup>

Estaban también las llamadas *Cartas de Represalia*. Se otorgaban a aquellos Armadores que hubiesen sido víctimas de corsarios, de cualquier procedencia, y que hubiesen sido despojados de sus embarcaciones y por ello dispuestos a armarse en corso para resarcirse de las pérdidas sufridas. Estas *Cartas* eran diferentes a las *Patentes de Corso* en sí, puesto que éstas últimas se concedían únicamente en casos de guerra y en contra de los enemigos de la Corona, y las *Cartas de Represalia* se otorgaban en épocas de paz y/o tregua y para cualquier Armador o puerto perjudicados. Las *Cartas de Represalia* eran, ni menos ni más, unas autorizaciones legalizadas para la venganza.

---

<sup>122</sup> En el Anexo Documental de esta obra véase al final *Reorganización y/o creación de la Reserva Naval o de una Marina Auxiliar*. Boletín Oficial del Estado Español núm. 339 (5-12-1946), en donde se publica la reorganización o creación de una Reserva de Marina o Marina Auxiliar.

<sup>123</sup> Como ejemplo, los Hermanos Barbarroja: Oruch (¿1475? – 1518) y Jeireddin (1475 – 1546), que siendo originarios de la isla griega de Lesbos trabajaron como corsarios turcos, es decir, actuaron con la autorización y apoyo de Turquía. El italiano Andrea Doria (1466 – 1560) hizo otro tanto a las órdenes de Carlos I de España. Según Enrique Otero Lana, también España (Felipe IV) concedió *Patente de Corso* al irlandés John Patrick (Juan Patricio), que bajo bandera española ejecutó sus acciones corsarias; y en Flandes, los españoles utilizaron, asimismo, corsarios holandeses y daneses (ver de este autor *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austria. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)* – (pág. 391). Ministerio de Defensa. Madrid, 1999. Hay otros muchos ejemplos.

<sup>124</sup> Sobre *Patente de Corso*, al final, en el Apéndice Documental pueden verse, como ejemplo, fotocopias de dos plantillas de dichas patentes. Una del Rey español Carlos IV, data 25 de julio de 1779, y la otra del rey de España Fernando VII (anverso y vuelto), con fecha 14 abril de 1815. Originales en el Archivo del Arsenal Militar de la Marina, de Cartagena (Murcia) –Legajo D-2 (provisional) / Expediente 15.

Cuando un país no tenía medios económicos para crearse y/o mantener una flota naval de su propiedad, o sí tenían pero ésta era de reducidas dimensiones, recurría a la búsqueda y contratación de corsarios, es decir, acudían a particulares que sí disponían de embarcaciones y/o podían armarlas, y con ellos llegaban a cuerdos. El corso, no sería un disparate decirlo, era el arma de los débiles. Una vez firmadas las condiciones de tales acuerdos el rey, o la autoridad competente, otorgaba, a los firmantes del acuerdo, lo que se denominaba *Patente de Corso*. Era este un documento que acreditaba y amparaba a quien lo poseía, para, dentro de unas específicas normas, abordar, registrar, detener, tomar posesión, etcétera, a cuantos barcos y su transporte de países enemigos del otorgante de la dicha patente se pusiesen a su alcance, como también a buques de países aliados de éstos, y, asimismo, a aquellos que transportasen contrabando de guerra a todas las dichas naciones. Los ya elegidos corsarios recuperaban el dinero invertido para armarse como tales (armar naves, pertrechos, pagos a la marinería enrolada, etcétera) de los botines conseguidos en los apresamientos que llevaban a cabo, así como por el cobro de los rescates de gentes detenidas, secuestradas, que viajaban en las embarcaciones atacadas y asaltadas, que podían ser de una mayor o de menor categoría social, económica, política, etcétera.

Para muchos países era prácticamente imposible el disponer de una Armada Real con el número necesario de embarcaciones, de marineros y de Oficiales para mantener sus aguas limpias de piratas. España fue un ejemplo de ello, puesto que sus miles de millas marinas de costas en posesión de su Corona incrementaban cada vez más el garantizar felizmente el que en ellas no hubiera piratas. Muchas singladuras<sup>125</sup> tuvo España a lo largo y ancho de todos los mares y muchos sus esfuerzos para en ellos dar seguridad a sus buques comerciales que iban y venían de unos a otros lugares. Por esto, para hacer segura, o más segura, la protección, la navegación en sí, de los barcos españoles, se necesitaron, imperiosamente, más naves y más hombres marineros de los que disponía España, por lo que hubo de recurrirse al corso, a la entrega de *Patentes de Corso*, y así aumentar el número de embarcaciones y de marinería con la finalidad de proteger a sus propias naves y a sus costas. Igual lo hicieron otros países.

---

<sup>125</sup> Se entiende por singladura la distancia recorrida por una nave, en este caso hispana, en un periodo de tiempo de 24 horas / en navegación es un espacio cronológico de 24 horas que empieza a las 12 horas del mediodía y finaliza a la misma hora del día siguiente.

Las *Patentes de Corso*, y el corsarismo, como derivación de éstas, estuvieron muy en uso a lo largo de las Edades Media y Moderna.

Los buques corsarios estaban exentos (esto estaba perfectamente tipificado en varias *Ordenanzas de Corso* españolas) de pagos por los servicios portuarios habituales en éstos, como también de otros impuestos marcados por el Almirantazgo. Eran exenciones al barco corsario y también a sus presas, y en todo caso, se les aplicaban también la totalidad de los privilegios que tenían las embarcaciones de Su Majestad y otras naves fletadas a cuenta de la Corona. Y todavía más, se les permitía gozar de las correspondientes franquicias militares. Asimismo, se les eximia del pago de alcabalas para los buques capturados que vendiesen los corsarios para que luego tales buques fuesen armados en corso, con la finalidad de fomentar el corsarismo. También se facilitaba a las embarcaciones que se dedicaban al corso, a cargo de los Reales almacenes, de todos los elementos necesarios para practicar el corsarismo, como, verbigracia, la pólvora, municiones, saquillos de metralla, etcétera, procurando que estos aprovisionamientos se hiciesen por orden del comisario general de Artillería de la Armada, y que tales provisiones fuesen completas y suficientes. Por medio de empréstito los Reales almacenes proporcionaban a los corsarios cañones, pedreros, esmeriles, e incluso las armas blancas que éstos necesitasen, puesto que estas cosas no se encontraban en almacenes particulares, y si alguno de estos artículos (armas blancas, por ejemplo) existía en comercios privados el precio era excesivamente alto.

Para estimular los armamentos en corso, por ser de menor costo, se preferían los barcos de particulares que fuesen pequeños, o más pequeños, ligeros y fuertes; se preferían estos de estas condiciones en lugar de embarcaciones comerciales de mayor tamaño.

En cuanto al mantenimiento de los prisioneros hechos por los corsarios existían unas series de disposiciones legales, pero que no en pocos casos eran contradictorias, aunque contemplaban algo muy a favor del corsario apresador de tales prisioneros, como era el que a éstos, aquél podía distribuirlos de inmediato y según su criterio para que quedasen colocados en embarcaciones de Su Majestad.

En cuanto a la abolición de las patentes de corso, una explicación adecuada podría encontrarse en lo que dijo el cuádruple presidente norteamericano Franklin D.

Roosevelt en el hotel *Mount Washington*, de la ciudad de Bretton Woods, de New Hampshire (EE.UU.), durante las negociaciones llevadas a cabo por representantes de diversos países y en las que se trataron asuntos monetarios globales para aplicarlos en los tiempos posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Fue una reunión exclusivamente de economía, de economía global, que afectaba a la totalidad de los países a nivel mundial. La abolición de las *Patentes de Corso* fue, tal que la asamblea de Bretton Woods, un asunto económico difícil de resolver, que, salvo muy pocas excepciones, a todos interesaba. Manifestó Franklin: *La salud económica de cada país es un verdadero asunto de interés para todos...*(sic). La salud económica que el corso, que el corsarismo en general, castraba y no poco a las economías de la mayoría (*verdadero asunto de interés para todos*), a unos en el presente y a otros en tiempos venideros, obligaba a tomar una decisión rápida y precisa. Pero ¿cómo?... pues, llanamente y no más.

Las *Patentes de Corso* desaparecieron, por ser abolidas, con fecha 16 de abril del año 1856, por el *Tratado de París*, o *Declaración de París*,<sup>126</sup> que fue el que dio por finiquitada la Guerra de Crimea.<sup>127</sup> En un principio, España no quiso firmar este *Tratado*, haciéndolo posteriormente (bastantes años después), con fecha 20 de enero del año 1908; es más, España siguió apoyando y fomentando el corso (guerra y corso) de diversas formas, sobre todo cuando entró en guerra con los Estados Unidos de América en el año 1898, país que, igual que España, no había firmado el *Tratado de París*.

Por medio del *Tratado de París*, o *Declaración de París*, se regulaban diversos temas sobre Derecho Marítimo en tiempos de guerra. El principal de estos temas marítimos fue relacionado con los corsarios y, en definitiva, con la prohibición de otorgar en lo sucesivo *Patentes de Corso*, es decir, con la abolición del corso (muchos de los allí reunidos consideraban que el corsarismo y la piratería eran una misma cosa), que había tenido su época dorada a lo largo de los siglos XVII y XVIII (desde el año 1600 al año 1800 el corso fue una práctica muy extendida). El inicio del texto de la

---

<sup>126</sup> Los acuerdos de abolición del corso en la *Declaración de París*, o *Tratado de París*, se tomaron con fecha 16 de abril de 1856, pero fueron firmados el 30 de mayo de dicho año.

<sup>127</sup> Crimea (oficialmente su nombre es República Autónoma de Crimea) es actualmente la única república de Ucrania en situación de autónoma, ubicada en la costa norte del Mar Negro. La Guerra de Crimea tuvo lugar desde finales del mes de noviembre del año 1853 hasta el año 1856. Fue un enfrentamiento bélico entre el Imperio ruso, por una parte, y el Reino Unido, Francia y el Imperio otomano por otra (unidos éstos). La mayor parte de aquella guerra se desarrolló en Crimea, de ahí su nombre. Tal conflicto bélico finalizó en el año 1856 por medio de un tratado que se firmó en París en aquella fecha. Entre cuantas determinaciones se firmaron en dicho tratado se incluía la abolición de las *Patentes de Corso*.

*Declaración de París* lo dice bien claro: *El corso está y queda abolido* (sic). Lo tratado en París y comprendido en aquella *Declaración*, más tarde fue considerado como parte del Derecho Internacional Marítimo. Pero fueron tres los países que se negaron a adherirse a aquél *Tratado*: España, EE.UU. de América y México.

Aquel 16 de abril del año 1856 se tomó tan importante decisión (firmada a fecha 30 de mayo del mismo año), que abolía la villana práctica del corso-pirata, y que, como hemos dicho, de inmediato se incluyó en el Derecho Internacional Marítimo. Firmaron los siguientes países (citamos por orden alfabético): Austria, Francia, Gran Bretaña, Prusia,<sup>128</sup> y el Imperio Turco y Cerdeña. Y, como hemos comentado, España fue una de las naciones no firmantes, lo que suponía su continuación en apoyo del corsarismo-piratería.

Austria dejó muy claro, de forma tajante, que el corso quedaba totalmente prohibido y que en el caso de que, fuere quien fuere, algún país lo ejerciese, hubiera firmado o no la *Declaración de París*, ellos, los firmantes, considerarían su aptitud de piratas y como tales serían castigados.

Los representantes de Prusia se adhirieron de inmediato a la *Declaración* y estuvieron de acuerdo, sin reservas, con las proposiciones de otros diversos países allí presentes. Dieron su aprobación, pues, pero *ad referendum*.

En tres ocasiones distintas el Instituto de Derecho Internacional proclamó también la abolición del corso. Ello lo hizo en su Reglamento Internacional de Presas Marítimas de los años 1883 – 1877, y en sus Reglas de 1877, cuando trató sobre la propiedad privada en la guerra marítima. Y, asimismo, en el Manual de Oxford del año 1913. Pero, no obstante, hay que decir que en el Artículo 3º del citado Reglamento Internacional de Presas Marítimas, se mantiene aún la facultad de armar en corso en determinadas ocasiones, cuando hubiere que hacerlo en contra de individuos insistentes en no respetar la abolición. No hubo a partir del *status quo* de aquél Reglamento otras considerables modificaciones del mismo, salvo en su II Conferencia de la Paz de 1907, fecha más o menos cercana a la adhesión de España y de México a la *Declaración de*

---

<sup>128</sup> Prusia. Reino de Prusia, entre los años 1701 y 1918. A partir del año 1871 fue un Estado perteneciente al Reino Alemán. Fue Prusia un Estado europeo ubicado junto al mar Báltico, que comprendía la actual Polonia, una pequeña parte de Rusia y la zona oriental de Alemania. Tenía una extensión de unos 300.000 kilómetros cuadrados y una población de alrededor de 4.200.000 habitantes.



*París* de 1856. La Actas de Adhesión Española se firmaron, después de lo acordado en la II Conferencia de Paz de 1907, con fechas 18 de noviembre de 1908 y 13 de febrero de 1909.

Llegado a estos momentos la guerra en corso era ya una cosa obsoleta. Porque, verbigracia, supongamos que dos países, uno de ellos firmante de la *Declaración de París* y el otro no, se enfrentasen entre ellos en un conflicto bélico. Ambos podían tener, o no, su propio corso, pero inmediatamente que el no firmante utilizase el suyo, su corso, en contra del firmante, podía ser apresado (el no firmante) y como prisionero de guerra declarado pirata, y con esto, aplicarle toda la normativa vigente contra la piratería y todas las formalidades existentes en el Derecho de Presas. Porque, la *Declaración de París* no fue una decisión o compromiso puesto en práctica unilateralmente por un determinado país, no, no fue eso, fue algo asumido por todos, o por casi todos, fue una auténtica Convención, un Tratado plurilateral del cual había un conjunto de ventajas y de obligaciones mutuas y recíprocas. Y entre los muchos compromisos asumidos por la nación firmante estaba el de no poder molestar, y menos atacar, a países neutrales que habían firmado la *Declaración*, como tampoco podían autorizar el armamento en corso.

Las Instrucciones de la Marina francesa fecha 8 de mayo de 1934, en su Artículo 119, determinan, referente al corso, lo siguiente: *En el caso de captura de un corsario provisto de patente legal otorgada por un Gobierno que no se hubiere adherido al Convenio de París, se procederá como señala el Artículo 113 (4): el capitán, los oficiales y la dotación del corsario serán hechos prisioneros de guerra* (sic). El dígito 4 entre paréntesis se refiere a las formalidades generales de la captura. Publicado en el Boletín de la Marina francesa de fecha 12 de mayo del 1934.

Las Reglas de la Marina de Italia, de julio de 1927, especificaban que *El armamento en corso puede ser, sin embargo, excepcionalmente autorizado, a título de represalias, contra los Estados que practiquen el corso.*

Que los EE.UU. de América practicasen la guerra en corso a lo largo de su Guerra de Secesión (1861-1865) puede entenderse, puesto que no habían firmado el *Tratado de París*, pero no es admisible que el Gobierno de Prusia, que sí lo había hecho, y en virtud de un Decreto Real (decisión absolutamente unilateral) de fecha 24

de julio de 1870, creara una Marina voluntaria, una Marina corsaria. Ante estos hechos consumados, Francia, asimismo país firmante, protestó, considerando que Prusia violaba con su decisión claramente la *Declaración de París*. El Gobierno inglés, cizañero y oportunista como en tantas ocasiones, consideró que aquel nombramiento prusiano de una Marina corsaria (corsaria, véase como se vea) no suponía una restauración, disfrazada si se quiere, del corso prusiano, y en definitiva del corso europeo. Que aquél era un corso camuflado y tutelado por aquel Decreto Real del 24 – 07--1870... ¡ ciertamente que sí ! Porque también las embarcaciones para la finalidad prusiana quedaron depositadas, en todo momento, en manos de quienes las habían armado, es decir, de los propios Armadores, que además, y para mayor engaño, percibían emolumentos contabilizados como “cobros por servicios públicos.” Por otra parte, el Armador era el encargado de enrolar a la oficialidad y marinería de los buques, haciéndolo aplicando las mismas normas y disciplina que habitualmente se utilizaban en los alistamientos para la Marina mercante. Si nuestra opinión sirve, decimos que este proceder prusiano no es solamente grave por no respetar su propia firma en un acuerdo legal e internacional, sino porque es una cierta desconsideración y ofensa hacia sus compañeros de firma. Y aún más abominable, porque estos Armadores de Prusia se armaban en corso sin hacer efectiva cantidad alguna de la fianza que era preciso entregar en todo armamento corsario. Sí es preciso decir, como parte positiva del asunto, que aquella Marina corsaria de los prusianos no llegó a funcionar en ningún momento.

Durante la guerra entre España y los EE.UU. de América (1898), tanto el Gobierno de una como el de la otra nación, se abstuvieron de conceder *Patentes de Corso*. No obstante, nuestro país (que aún no había firmado el *Tratado de París*), hizo una reserva (Decreto del 24 de abril de 1898 / Artículos 4º y 5º) en la cual especificaba la facultad que tenía reconocida (¿?) para poder, al menos momentáneamente, poner a flote buques de la Marina mercante, encuadrados bajo la jurisdicción de ésta.

Hay un caso muy concreto de elementos de guerra en corso, o Marina Auxiliar. Tuvo lugar en Transvaal,<sup>129</sup> que no era como provincia un territorio firmante de la *Declaración de París*. Podía, no obstante, según parece, armar barcos en corso (¿?).

---

<sup>129</sup> Transvaal fue una de las provincias de Sudáfrica desde el año 1910 hasta el 1994, con capital en Pretoria, provincia que como tal ya no existe actualmente. Ahora, el territorio de Transvaal forma parte de las provincias de Gauteng, Noroeste, Limpopo y Mpumalanga.

Porque, según parece (¿?), las argumentaciones de que la provincia de Transvaal no era un Estado marítimo no podían ser válidas para si quería armarse en corso poder hacerlo, como, igualmente, no justificaba una negativa el que Transvaal no tenía ninguna posibilidad de alistar tripulaciones nacionales (era una provincia), *conditio sine qua non* en una guerra de corso que estuviera de acuerdo con la legalidad vigente. ¿Podía Transvaal armarse en corso o no podía?

La participación de corsarios, estrictamente corsarios, en las dos guerras mundiales, fue prácticamente nula. No es, por tanto, de interés en este nuestro trabajo.

Se acordó en la *Declaración de París*, entre otras cuestiones, que no se podía a partir de entonces incautar bienes, mercancías, etcétera, pertenecientes al enemigo y que fueren transportadas en buques neutrales, como tampoco apoderarse de pertenencias de países neutrales que se localizasen en barcos enemigos. Asimismo, los países firmantes, se obligaban a no otorgar en lo sucesivo, bajo ningún pretexto, *Patentes de Corso*. Con posterioridad, repetimos, cuanto se trató en la *Declaración de París* se incluyó y formó cuerpo como parte del Derecho Internacional Marítimo.

Sucintamente resumidos, estos fueron los cuatro puntos concretos y más importantes, aparte de otros, acordados en el *Tratado de París*: **1.-** Que el armar en corso quedaba abolido definitivamente. **2.-** Que los barcos que navegasen bajo bandera de un país neutral no podían ser ni molestados ni atacados, ni apoderarse de sus pertenencias, salvo en aquellos casos que transportaran contrabando de guerra. **3.-** Las mercancías cuyo propietario fuere una nación neutral no serían incautadas aunque fuesen transportadas en embarcaciones de países enemigos. **4.-** En cuanto a los bloqueos a naves para impedir con ello que las mismas pudiesen acercarse o llegar a litorales de enemigos, debían de ser efectivos, es decir, bloqueos mantenidos por un contingente de fuerzas lo suficientemente adecuado como para realmente impedir que la embarcación bloqueada pudiese aproximarse o arribar a puertos o a costas de enemigos.

Hay que aclarar que los países que no firmaron la *Declaración de París* no estaban, lógicamente, obligados a cumplir lo en ella especificado, tal como sí lo estaban las naciones firmantes.

España, pues, como Estado no firmante, y por ello contrario a la *Declaración*, continuó ejerciendo el corso-piratero hasta la guerra mantenida con los EE.UU (año 1898), siguiendo así después de la misma incluso hasta estampar su firma posteriormente (como ya hemos indicado, el día 13 del mes de febrero de 1909). Nosotros estimamos que lo que España estuvo haciendo desde el 16 de abril de 1856 (sin obviar tiempos anteriores) hasta su guerra con los Estados Unidos de América, y con mayor intensidad desde este enfrentamiento bélico hasta que firmó aquel 13 de febrero, fueron tareas de piratería camufladas de corso, y piratería en su más estricto sentido de la palabra. Los motivos que España tuvo para no aceptar ni estampar su firma en el *Tratado de París* junto a otros importantes países, no es tarea fácil averiguarlos aunque sí el suponerlos. Desde el 16 de abril de 1856 hasta que España estampó su firma en el Tratado habían transcurrido cincuenta y dos años, ya entrado el siglo XX, y nuestro país dejaba de ser corsario-pirata (al menos en teoría) y se unía a aquellos otros países en un principio firmantes de la *Declaración de París*. Reinaba en España Alfonso XIII y representando a nuestro país estampó su firma, en París, aceptando el acta fundacional de la *Declaración*, Don Fernando de León y Castillo, Marqués de Muni, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de España en Francia.<sup>130</sup>

Hemos dicho que los motivos que España tuvo para en un principio no firmar la *Declaración de París* no es fácil averiguarlos pero sí imaginarlos. La guerra de corso le interesaba más a aquellos países que tenían una flota de barcos mercantes no pequeña (flotas mercantes considerables), y que al mismo tiempo eran pobres en embarcaciones de guerra. Era, pues, lógico, dado que el corso era una actividad legítima y reglamentada, que quienes no tenían Armada, o ésta era mediocre o mala, que recurriesen al corso para suplir su deficiencia de naves guerreras. Lo contrario ocurría con las naciones propietarias de una rica flota militar y escasos buques para la guerra de corso. Por lo tanto, no es difícil deducir que siempre los primeros estarían en desventaja con los segundos si llegaba el caso de un enfrentamiento marítimo entre ambos. Está claro que aboliendo el corso ello supondría una primacía en el mar de los Estados con

---

<sup>130</sup> Don Fernando de León y Castillo (Telde / Gran Canaria 1842 – Biarritz / Francia 1918) había sido nombrado Marqués de Muni (referencia a Río Muni, territorio actualmente de la República de Guinea Ecuatorial, que hasta el año 1968 formó parte integrante de España). Lo nombró Marqués la reina regente (madre de Alfonso XIII, porque éste era menor de edad), Doña María Cristina de Habsburgo Lorena, en el año 1900 (título creado el 19 de octubre de aquel año). Don Fernando de León y Castillo fue abogado, Embajador de España en Francia, Diputado a Cortes, Senador del Reino, Ministro de la Gobernación (con la reina regente, Doña María Cristina) y de Ultramar (con el rey Don Alfonso XIII), etc. Se casó con Doña María de las Mercedes Retortillo y Díez y le sucedió su hijo Don Agustín de León y Castillo.

buenas flotas de guerra sobre aquellos otros que no las tuviesen, y, como ejemplo, podemos poner a Inglaterra como país bien armado por mar, y a Francia, y sobre todo a España, deficientes de una Armada adecuada en los tiempos del *Tratado de París*. Cada nación tenía un distinto concepto para firmar o no la abolición del corso. Inglaterra en el año 1856 bien podía estar en contra y no firmar, o estar a favor y firmar, la abolición del corso marítimo como medio de guerra sin con ello tener dificultades, pero firmó, porque su pertenencia a la *Declaración de París* era ambigua.

Veamos, si no, en relación con lo dicho en el punto anterior, declaraciones de algunos importantes personajes marinos: **Lord Clarendon**<sup>131</sup> dirigiéndose a los Lores del Reino Unido el día 22 de mayo del año 1856, prácticamente un mes y una semana después de la firma de la *Declaración de París*: “*La mayor parte de nuestro comercio, que se hace actualmente por barcos de vela, estaría a merced de un corsario que emplease un barco de vapor. En consecuencia, yo considero la abolición de las patentes de corso como una de las mayores ventajas para un pueblo tan comerciante como el pueblo inglés.*”<sup>132</sup> Los ingleses disponían de una flota de naves de guerra lo suficientemente poderosa como para aceptar o no la *Declaración de París* y despreciar, si querían hacerlo, las opiniones de cualquier otro país europeo, o no europeo, en cuanto a circunstancias marinas fueren. Y dijo otras cosas en la Cámara de los Lores: “... *que el corso sea igualmente abolido para todos, ya que no es más que una piratería organizada*”. **Lord Palmerston**<sup>133</sup> había dicho unos días antes (6 de mayo) en la Cámara de los Lores: *Somos nosotros los que hemos ganado en el cambio* (sic). Habían ganado con la abolición del corso.

No ocurría lo mismo en Francia. **Charles Guiraud**<sup>134</sup> dijo en las sesiones de la Academia Francesa de las Ciencias Morales y Políticas, celebradas en los años 1860 y 1866, en las cuales se desarrollaron variados temas relacionados con los asuntos y problemas corsarios, que: ... *suscribiendo y ratificando la abolición del corso marítimo, Francia ha sido víctima de un engañoso juego, puesto que el corso fue durante dos siglos el auxiliar más activo de nuestra Marina nacional y de nuestra potencia naval.*

---

<sup>131</sup> George William Frederick Villiers (1800-1870). Lord Clarendon / 4º Conde de Clarendon. Político inglés.

<sup>132</sup> Publicado en el diario *The Times* / Reino Unido, el 23 de mayo de 1856.

<sup>133</sup> Henry John Temple (1784-1865). Lord Palmerston / 3º Vizconde de Palmerston. Político inglés.

<sup>134</sup> Charles Joseph Barthélémy Guiraud (1802-1881). Jurista francés, miembro de la Academia Francesa de las Ciencias Morales y Políticas.

*Inglaterra tenía mucho interés en proponer su abolición; pero el corso es, por el contrario, para nosotros, un medio decisivo de nuestra defensa en la mar.* Es un discurso que no deja de ser de alguna manera patético en unos tiempos en los que Francia no contaba con una Marina de guerra ni lo suficientemente amplia ni tampoco preparada, ni como arma de defensa para salvaguardar su territorio y posesiones, es decir, para la defensa de Francia como unidad territorial, y menos para amparar sus colonias ultramarinas y las rutas maríneas desde Europa hasta éstas. Lo comentado por Charles Guiraud, y ello es más patético si cabe, deja entrever el reconocimiento de una inferioridad marítima de Francia con respecto a Inglaterra.

España como potencia marinera estaba muy por debajo de Inglaterra, e incluso que Francia y que otros países europeos. España era una de aquéllas naciones con una más que mediocre Armada de guerra y por eso no estuvo de acuerdo ni firmó la *Declaración de París*.

Salvador Poggio<sup>135</sup> en su obra *Tratado de Derecho Marítimo Internacional, teórico y práctico*, y dentro de éste, *Derechos y deberes inherentes al estado de guerra* (páginas de la 309 a la 342 del Tomo 2º), comenta que no le pareció adecuado, por estimarlo muy audaz e incluso peligroso, el abolir el corso como medio para enfrentarse y luchar en contra de los enemigos, ya que esto impedía a los Estados la utilización de un importantísimo medio de defensa que además era sumamente económico. Importante medio defensivo y barato para hacer el mayor daño posible a los adversarios.

Sí comenta Poggio que una solución posible, en lugar de abolir el corso, sería el que se hiciese una regulación concreta y severa del mismo aceptada por la totalidad de países y de forzoso cumplimiento por todos, sin excepciones. Unas leyes basadas en la imparcialidad, en la igualdad y en el respeto mutuo y que la totalidad de las naciones firmantes se comprometieran solemnemente a cumplirlas. El corso marítimo con unas normativas adecuadas y a cumplir por todos, supondría un corso más honrado ...y *menos frecuentes los corsarios y la navegación de los pueblos ajenos a la lucha no verían en cada buque armado en corso un pirata que acecha la ocasión propicia para despojarle de sus propiedades* (sic). Quizás, o ciertamente, lo que propone el jurista

---

<sup>135</sup> Salvador Poggio. Jefe del Cuerpo General de la Armada. Jurista italiano de finales del siglo XIX y principios del XX. La obra aquí mencionada fue publicada en Barcelona (escrita en castellano) en el año 1894, por Establecimiento Topográfico de Redondo y Xumeta.

italiano Salvador Poggio es una neutralidad armada, o, mejor dicho, una neutralidad armada en corso, aceptada sin excluir a nadie por todos los pueblos navegantes y sin privilegios ni para unos ni para otros. Pero para mejor o para peor, cuando así escribe Poggio la abolición ya estaba aprobada y vigente, a excepción, claro está, en los países que en un principio no firmaron.

En el Tomo II, páginas 14 y siguientes, de su obra mencionada, Poggio explica que el derecho de represalia era una de las facultades inherentes al corsario y que ello tenía como única finalidad la reparación de un daño “*privado*” previamente recibido. Así exactamente es difícil de entender, porque ¿cuál era y cómo era ese daño privado recibido antes? Poggio debe dar la respuesta a esa pregunta, y así lo hace: *Cuando los extranjeros lastimaban los intereses particulares de los súbditos de un Soberano (¿y no los del Soberano?) éste concedía letras o cartas de represalia (Patentes de Corso) a sus súbditos ofendidos, con cuya autorización las ejercían* (las venganzas de reparación de las ofensas previamente recibidas, si es que las hubo) *sobre los bienes de la parte ofensora*. Que Salvatore Poggio estuviese (y lo estaba) o no a favor del corso, y por tanto de sus métodos, y que se disgustase por su abolición, fue un problema suyo personal, pero “rizar el rizo” con unas tesis, con su tesis, que nosotros ni entendemos ni queremos entender, sobre las injustificables decisiones monárquicas y de unos corsarios que lo único que buscaban era la riqueza fácil, pues no, no estamos de acuerdo..

De las *Cartas de Represalia* ya hemos hablado en el capítulo Patentes de Corso.

El rey, los reyes, concedían *Patentes de Corso* en su propio beneficio, y de rebote (vamos a admitirlo así) en beneficio de sus súbditos, pero aquello de que *Cuando los extranjeros lastimaban los intereses particulares de los súbditos del Soberano...*(comentario de Poggio en página anterior). pues... ¡que no! El rey, los reyes, y cualquier mandamás del momento (rey o no) otorgaron *Patentes de Corso* porque, no importan las circunstancias, no disponían de una flota marinera oficial, ni dineros para montarla, y por tanto no podían enfrentarse a países enemigos (o amigos) sin correr el riesgo y de ser vapuleados y de salir ridiculizados. Las *Patentes de Corso* se concedían cuando no había otra solución, y prueba de ello es que las naciones con buenas Armadas el tener o el no tener una Marina auxiliar de corsarios les era cosa secundaria.

Efectivamente, es cierto, las represalias, venganzas personales y de grupo, etcétera, en las Edades Media y Moderna, y en otras épocas, eran habituales y esto puede justificar la posición de Salvador Poggio (aunque él no fue un hombre del Medioevo). No sería arriesgado afirmar que cada persona (individualmente) de aquella época medieval era, o llevaba en su interior a un auténtico corsario marítimo dispuesto en todo momento a vengar agravios reales o inventados.

¿ Podemos, visto lo anterior, decir que el corso no fue sólo uno, sino dos ?

Corso 1: Aquel que funcionó en casos de guerra entre países, con sus *Patentes de Corso* debidamente otorgadas a sus súbditos por las autoridades correspondientes. Finalidad del mismo, el defender el corsario a su país en guerra, o disgustado, con otras naciones, a cambio, era lo habitual, de hacerse rico utilizando unos métodos honrados o menos honrados. 2: Un corso de represalias y de venganzas. Igual que el anterior, con sus *Patentes de Corso* (en estos casos, las llamadas *Cartas de Represalias*) adjudicadas al corsario por quienes tuviesen que hacerlo. En este caso solamente para aquellos súbditos que especificasen en su solicitud de patente, con exposición de las ofensas recibidas, que lo que pretendían era llevar a cabo represalias (ofensas) en contra de alguien que les había ocasionado daños, ciertos o falsos. (Una auténtica e incuestionable licencia para la venganza).

Otros países que a la *Declaración de París* dieron su conformidad, pero en distintas fechas, fueron (por orden alfabético): Abisinia (actual Etiopía), Bolivia, Colombia, Costa Rica, China, Islas Sanwich, Liberia, Marruecos, Montenegro, Nicaragua, República Democrática del Congo / RDC (Congo Belga en tiempos coloniales / después, Zaire), Rumania o Rumania, San Marino y Venezuela. No obstante, firmasen unos antes y otros después, lo acordado en la *Declaración de París* entró en vigor rápida y plenamente en el Derecho Internacional de la Guerra Marítima.

Ignacio Negrín Núñez (1830-1885). Escritor y marino español. Publicó en Madrid, años 1862, *Estudios sobre el Derecho Internacional Marítimo o Exposición razonada de sus principios fundamentales*. Negrín tiene claro que el corso es un elemento auxiliar de las escuadras militares marinas de un país, que sirve para prestar una poderosa ayuda a su Estado, de forma eficaz y barata, equilibrando la deficiencia de una nación en Marina de guerra con los servicios que presta (el corso) como Marina auxiliar. El corso, estima Negrín, ...*emana únicamente del Derecho natural*



*preexistente y no de una necesidad que pueda venir a corroborarlo, pero que no constituye la razón fundamental de su existencia.* (sic). La guerra en corso para Negrín es una actividad en ningún caso con motivos privados, como ...*han pretendido atribuirle algunos autores...* El corsario, y nosotros desde nuestra personal perspectiva así lo consideramos, no pudo existir sin la condescendencia y la autorización expresa, por medio de una *Patente de Corso*, otorgada por la correspondiente autoridad. Es por ello por lo que a partir de esa patente pasa a ser un elemento más de las fuerzas de orden público de un Estado, puesto que como corso pasa a ser un agente especial, legítimo y oficial del Gobierno y de la nación que le facilitaron el bien de su *Patente de Corso*, independientemente de que el corsario, como tal, pretenda y busque únicamente unos beneficios económicos lo más substanciosos posibles, es decir, el enriquecimiento rápido y fácil, teniendo o no en consideración las limitaciones que las posibles puniciones penales puedan serle aplicadas por sus posibles excesos y/o los dictámenes a favor o en contra suya que los Tribunales especiales de presas emitan sobre si sus capturas fueron o no legales.

Ignacio Negrín no solamente hace objeciones sobre la abolición del corso sino que se manifiesta totalmente en contra de tal abolición. Dice exactamente, refiriéndose al texto de la *Declaración*: *Soberanamente injusta ya que al lado de sus concesiones benéficas consignadas en sus artículos 2º, 3º y 4º, aparece la disposición contraria en el artículo 1º, por lo cual se priva al débil del derecho que la naturaleza le da para ofender a sus enemigos y defenderse por todos los medios de que pueda disponer justa y lealmente.* Y es precisamente en este momento cuando Negrín apoya la decisión de España de no adherirse en 1856 al *Tratado de París*, explicando que el Gobierno español “*obró como debía*”. E igualmente es en este momento cuando Negrín ataca diciendo que es lógico que las naciones con poderío naval estuviesen de acuerdo y firmasen sin demora la *Declaración* y que estuvieran en contra del corso y a favor de su desaparición.

José - Antonio de Abreu y Bertodano,<sup>136</sup> de Caracas. Importante su obra sobre corso y presas.<sup>137</sup> Esta obra su autor se la dedicó al Marqués de la Ensenada. Es un

---

<sup>136</sup> (¿1717?- Madrid 1775). II Marqués de Regalía. Académico de Número de la Real Academia de la Lengua y Caballero Procurador de la Orden de Santiago. Perteneció al Consejo de S. M. en el Consejo de Hacienda.

<sup>137</sup>*Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente al corso.* Imprenta de la Marina Real de Cádiz (año 1746).

tratado fundamental referente al corso y presas. Como otros autores, no está de acuerdo con la abolición del corso.

José Joaquín de Olmeda y León (1740-1805). Español, Marqués de los Llanos. Ocupó cargos político-jurídicos. Escribió una obra de tipo muy general referente a la Marina y sus circunstancias.<sup>138</sup> Está de acuerdo y acepta los derechos del corso a partir de “...que la costumbre y bien del Estado han introducido este modo de hacer la guerra... para dañar en cuanto es posible al enemigo.” (sic).

El Auditor José Monrás escribió un Tratado (corto Tratado, pues solamente tiene 63 páginas) bajo el largo título de *Discurso jurídico Sobre Presas de Armadores y Quinto de su Magestad, según Constitucion de Cataluña*.<sup>139</sup> En este su trabajo Monrás hace, aunque poco extenso, un estudio jurídico de los inconvenientes que afectan a los Armadores de corso y sus capturas de presas, así como lo que por ley le corresponde de esas presas al rey. Dice textualmente José Monrás que a los Armadores se les permitirá ... no sólo limpiar los mares de piratas y corsarios enemigos, sino también depredar sus navíos y apresar sus frutos, pudiendo visitar legítimamente los barcos contrabandistas, pedir los pasaportes y letras de mar y examinar las mercancías. (Solemne canto al saqueo y a la violencia).

Pero hay que decir que la abolición del corso de 1856 tuvo lo que podemos considerar como antecedentes suyos: **1.-** Un Tratado firmado entre Holanda y Suecia datado el 26 del mes de noviembre del año 1785. **2.-** Un Tratado de Prusia de fecha 10 de septiembre del año 1785. En estos Tratados dichos, en el punto 1 y en este punto 2, se determinaba que si se declarase una guerra mutua entre estos países no se otorgarían *Patentes de Corso* a sus súbditos respectivos. **3.-** Otro tanto se acordó en la guerra entre rusos y turcos de los años 1767 a 1774. **4.-** En los años de mediados del siglo XVIII el Abad Gabriel Bonnot de Mably,<sup>140</sup> en su obra *Le Droit public de l'Europe* (El Derecho Público de Europa), está de acuerdo y defiende lo positivo de un entendimiento entre los diversos Estados europeos para suspender la presa, los apresamientos. **5.-**

---

<sup>138</sup> *Elementos del Derecho Público de la Paz y de la Guerra, ilustrados con motivos, Leyes y doctrinas del Derecho Español*. Oficina de la Viuda de Manuel Fernández Olmeda y León. Madrid, 1771.

<sup>139</sup> Editado por Joseph Forcada. Barcelona, 1669.

<sup>140</sup> Gabriel Bonnot de Mably (1709-1785). Filósofo francés, escritor, historiador y político. Escribió un gran número de obras sobre temas filosóficos, históricos y militares. La aquí mencionada: *Le Droit public de l'Europe* (El derecho público de Europa), la editaron (año 1761) Arkstee & Merkus. Ámsterdam, (Holanda), 1761.

Inmediatamente finalizada la Guerra de la Independencia de U.S.A. (1775-1783), el Presidente americano, Benjamín Franklin,<sup>141</sup> plenipotenciario del nuevo Estado recién constituido, hizo incluir en el Tratado del año 1785 entre Prusia y su país, el Artículo 23, que especificaba unos términos muy concretos referentes a si surgía una guerra declarada entre las partes firmantes (EE.UU. y Prusia) *...las dos potencias se comprometían a no conceder ninguna comisión a los barcos armados en corso que les autorizase a apresar o a detener los barcos mercantes (empleados en el cambio de productos de diferentes lugares) o a interrumpir el comercio con ellos.*<sup>142</sup> **6.-** El 29 de mayo de 1792, ante la Asamblea Legislativa Francesa, el diputado Korsaint propuso que el corso fuese suspendido, y con fecha 30, es decir, al día siguiente, la Asamblea votó por Decreto una Resolución solicitándole al Poder Ejecutivo que negociase con los Gobiernos de otras naciones para llegar a un acuerdo y abolir el corso. Hay que decir que aquellas negociaciones no dieron los frutos esperados, puesto que solamente respondieron positivamente la ciudad alemana de Hamburgo y todas las ciudades hanseáticas, con las cuales se llegó a un acuerdo de abolición, pero que en realidad no fue efectivo. Al año siguiente, 1793, data 29 de marzo, la Convención Nacional Francesa volvió a tratar el asunto. **7.-** El Gobierno de los EE.UU. con fecha 28 de julio de 1823, por medio de sus representantes, aprobó un proyecto de ley relativo a la supresión “*de la guerra privada en el mar*”, que era como un anticipo a la abolición del corso y una proclamación a la no violación de la propiedad privada en el mar. **8.-** Francia y por las mismas fechas hizo públicos sus deseos de no autorizar en su país el armamento en corso. **9.-** Panamá, año 1826, hizo pública su propia ideología sobre el corso, que no fue otra sino la abolición del mismo. **10.-** En los años 1838 y 1847, Francia y los EE.UU., respectivamente, en sus enfrentamientos con México, manifestaron su negativa a no reconocer las *Patentes de Corso* que el Estado mexicano había concedido a miembros de países neutrales.

Solamente el Gobierno español, que se encontraba refugiado en Cádiz (año 1810 y siguientes) debido a la invasión francesa napoleónica, siguió otorgando *Patentes de Corso*.

---

<sup>141</sup> Benjamín Franklin (1706-1790). Científico, político e inventor estadounidense, considerado como uno de los fundadores de EE.UU. de América. Inventor del pararrayos.

<sup>142</sup> Texto tomado por José Luís de Azcárraga y de Bustamante ( *Ibidem*) y nosotros de éste.

Pero las cosas no son como se proyectan y se firman, porque aquellos acuerdos entre los Estados Unidos de América del norte y Prusia lo que supusieron fue un claro perjuicio para el comercio de ambos países y un diáfano beneficio para las naciones neutrales, porque entonces, los corsarios de EE.UU. y prusianos comenzaron a atacar abiertamente a cuantas embarcaciones encontraban, fuesen de donde éstas fueren.

El Tratado prusiano-americano contemplaba también la prohibición mutua de que ninguno de ellos contratase corsarios del otro cada vez que uno de los tales quedase neutral en algún conflicto bélico de cualquiera de ellos con otros países. Si se infringía este punto la embarcación infractora que se capturase sería acusada de pirata y sus tripulantes inmediatamente ahorcados en el palo mayor de su propio barco.

También hay diversos documentos legislativos referentes al mar, aunque no específicos del corso: 1.- Estatuto de Trani,<sup>143</sup> redactado por los cónsules de esta ciudad italiana-adriática en el año 1063. Contiene un total de 32 Artículos de mucho interés para el tráfico marítimo. 2.- Estatuto de Venecia, también conocido como *Capitulare nauticum* (derechos que los comerciantes tenían en el ejercicio de su profesión / en este caso individuos que comerciaban a través del mar). Redactado en el año 1255. Con un total de 129 Artículos relativos al comercio marítimo. Los venecianos también tenían un Estatuto Criminal, constituido en el año 1234, hecho para castigar a los piratas y a los falsos corsarios que infringiesen las leyes del mar. 3.- Estatuto de Pisa. Igualmente era conocido como *Breve consulum maris* (Abreviado libro del Consulado de los mares / traducción libre / ¿1162?). Constituyó un Consulado de Mar que tenía atribuciones administrativas. 4.- La Ghilda Marítima Pisana (de Pisa). Era como una institución con jurisdicción propia. Entendía de asuntos marineros. 5.- Igual era la Asociación Genovesa de Comerciantes, que tenía además atribuciones judiciales sobre quienes cometiesen delitos de mar. 6.- Estatuto de Amalfi, o Tabla Amalfinata. Desconocemos la fecha exacta de su puesta en funcionamiento, aunque se calcula que fue utilizada a lo largo de toda la Edad Media, sobre todo en la Plena Edad Media (siglos XI-XIII) y en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV). Contiene 66 Artículos, unos en latín y otros en lengua italiana. No obstante lo dicho, hay autores que afirman que tuvo una escasa duración. Esta Tabla es un Código marítimo que regía en las llamadas Repúblicas Marítimas italianas: Amalfi, Génova, Pisa y Venecia. Este Código contiene normas de

---

<sup>143</sup> Trani. Ciudad italiana de la provincia de Bari, en la Apulia, a orillas del Mar Adriático. En la actualidad tiene unos 50.000 habitantes y un buen puerto de mar.

Derecho Marítimo. La República de Amalfi fue muy importante y tuvo mucha influencia en general, y en particular marinera (la Tabla dicha da buen testimonio de ello).

En relación con la vieja cuestión de las regalías<sup>144</sup> del quinto para el rey, Felipe II concedió a los Armadores mismo, según comunica Juan de Hevia Bolaños en su *Curia*<sup>145</sup>*Philippica*<sup>146</sup> diversas ventajas: “*Los particulares pueden armar navíos para exterminar a enemigos infieles teniendo derecho al quinto (Felipe II) de las presas que se hicieren.*” E aquí a flor de piel en el II de los Felipe su pertinaz obsesión religiosa, su radicalismo y su integrismo católico, apostólico y romano. Dice el jurista Hevia en su *Curia*, que las presas capturadas por los corsarios pueden pasar a propiedad de los mismos si una vez conseguidas las sacan del mar y se las llevan a lugares seguros en donde estén a salvo de depredadores de cualquier tipo, para luego venderlas a un tercero, sin que a éste se pueda molestar ni quitar lo comprado. Juan de Hevia no estaba en contra de la guerra en corso.

#### **d) El pendolaje**

Hemos hecho algunas menciones sobre *Pendolaje*, pero no debemos omitir una más amplia información y significado del término, ni las negativas consecuencias que la aplicación del mismo se ocasionaron en las guerras del siglo XVIII. El pendolaje era el derecho, legislado, que tenían los corsarios de apropiarse de la totalidad de los géneros ubicados en las cubiertas de los barcos hechos presa, géneros incluidos de cualquier ocupante de la nave y también de sus útiles personales (vestimenta, armas cortas, dinero, etcétera). Hoy pendolaje podríamos trad por saqueo, robo, etcétera. Los perjuicios, no es difícil entenderlo, fueron muchos y para personas que eran ajenas a cuestiones de guerra y al corsarismo. Y si esta circunstancia se dio fue debido a la excesiva adjudicación de *Patentes de Corso* por unos Gobiernos y por otros, y a gentuza sin escrúpulos y poco adecuada para ser armada en corso.

---

<sup>144</sup> Regalías: prerrogativas privativas de los soberanos. Son privilegios, excepciones, gajes, sobresueldos, cobros, etc. Juan de Hevia Bolaños fue un prestigioso jurista asturiano (de Oviedo) que desarrolló su obra en Iberoamérica durante las primeras décadas del siglo XVII, en dos tomos: 1.- Dividido en cinco partes, donde trata de juicios civiles y criminales, eclesiásticos y seculares. 2.- En tres libros, trata de mercancías y contrataciones por tierra y por mar.

<sup>145</sup> En este caso, conjunto de abogados, jueces y otros funcionarios de la administración de justicia de Felipe II.

<sup>146</sup> Publicada en Lima (Perú) el año 1603. Fue de nuevo impresa en Madrid, año 1797, por Ramón Ruiz, en la Imprenta de Ulloa.

Pero el daño directo ocasionado por los corsarios a personas por la aplicación del pendolaje no fue, tal vez, lo más importante. La mayoría de las presas hechas (enemigas o amigas), después de robarles la totalidad de lo que en sus cubiertas llevaban, y bienes personales de ocupantes de la nave, se perdían en la mar ante la imposibilidad de poder arribar a algún puerto, porque aplicando el pendolaje hasta los últimos extremos, los corsarios robaban también la totalidad de los instrumentos de navegación y armamento de la nave asaltada, dejándola abandonada, con todos sus ocupantes, a la deriva y sin rumbo. Sin excusas y sin justificaciones posibles, un acto de asalto criminal a mano armada. Y no menos criminal la actuación de otros barcos, en este caso enemigos, que si se enteraban de la existencia de naves perdidas y sin defensa acudían, no en su auxilio, sino para apoderarse de lo que los corsarios no se habían llevado. Y todo esto sucedía en épocas y zonas de guerra del siglo XVIII.

Puede que venga al caso con esto dicho un ejemplo claro de latrocinio, codicia, cobardía, idiotez, etcétera. Ocurrió en el año 1760. Después de una captura hecha de una presa inglesa por unos corsarios españoles que se desplazaron en unos pequeños jabeques (embarcaciones que suelen utilizarse en navegaciones de cabotaje, de velas latinas y remos), los tales corsarios, ya subidos a la presa, se entretuvieron ejecutando el susodicho pendolaje, pero de tal forma embelesados en el robo, no solamente de todo lo existente en cubierta, sino también de los camarotes del asaltado navío, que llegaron mientras tanto dos fragatas de guerra inglesas y “pillan descuidados a mis dos conejos” y a cañonazos recuperaron la presa y les dieron a aquéllos, además de desvalijadores, chapuceros (la codicia los “cegó y dejó sordos”) corsarios (piratas), ni más ni menos, que lo que se merecían (suponemos que muy razonablemente los colgaron). Los ingleses se llevaron a Gibraltar su barco recuperado.

Hubo que tomar medidas y se tomaron. Aquella tan notable cantidad de desmanes ocasionaban graves problemas, entre otros muchos, el deterioro de la imagen del armamento en corso. En *Ordenanzas* se prohibieron, tajantemente, los derechos de pendolaje, publicando muy graves penas para quienes violasen tal prohibición. Y además, como medida preventiva para reducir el elevado número de pleitos existente entre Armadores y tripulantes de las naves corsarias, se dieron órdenes para que los Ministros de Marina de cada provincia marítima hiciesen unas listas con la totalidad de las naves armadas en corso existentes en cada una de ellas, unas listas exactas y

fidedignas. En el asiento de esas embarcaciones en dichas listas había que anotar diversos datos: anticipaciones del dinero que se hubiere hecho (si se hizo) al Armador, condiciones acordadas para recibir esas anticipaciones, cantidad regulada para el reparto de presas, porcentajes del reparto de presas que le correspondían al Armador y/o a los tripulantes, y una serie larga de etcéteras, con lo que se buscaba agilizar procesos de uno o de otro tipo, evitar pleitos, etcétera. Así, la totalidad de los Ministros dichos disponían de todo lo necesario para hacer justicia, sobre todo en los conflictos de repartos, los más frecuentes, que pudieren surgir entre Armadores y tripulaciones, evitando de este modo la predisposición y los empeños de unos y de otros por pleitear.

De esta época hay un documento sin firma, algo así como si fuese un proyecto de *Ordenanza*, en la denominada Colección Navarrete<sup>147</sup>. en el cual se especifica, además de otras cosas, que la Secretaría de Estado debe comunicar a los más importantes corsarios cualquier noticia reservada (secreta) que tal Secretaría pueda tener sobre naves extranjeras dedicadas al comercio, con información concreta de sus portes y demás circunstancias, como, asimismo, la totalidad de las materias transportadas en dichas naves. (Además de corsarios espías).

Felipe V (reinó de 1700 a 1746), con fecha 30 de marzo de 1714, por medio de una Cédula Real, ordenó a Virreyes, Capitanes Generales y Gobernadores (precauciones tomadas para el corso español en los dominios americanos de España), que bajo ningún motivo ni pretexto alguno, concedieran *Patentes de Corso*, ni directa ni indirectamente, a los extranjeros, sin importar quienes estos fueren ni de donde procedieran (esta Cédula prohibía tajantemente que los extranjeros fuesen titulares de *Patentes de Corso*). Los Virreyes, Capitanes Generales y Gobernadores habían estado facultados hasta entonces para otorgar *Patentes de Corso*, según un Decreto Real anterior, fechado en el mes de febrero del año 1674 (Carlos II). Solamente los españoles auténticos podían ser corsarios en y para España, incluidas sus posesiones en otros lugares fuera de la península. Y añadía más aquella Cédula de Felipe V: que tampoco la marinería

---

<sup>147</sup> Martín Teodoro Fernández de Navarrete y Ximénez de Tejada (riojano / 1765-1844). Militar, hidrógrafo, navegante y escritor. Estudió matemáticas y su aplicación en la astrología, en la navegación y en la arquitectura naval. En el año 1789 fue comisionado por medio de una Real Orden del Ministerio de Marina para que buscara en diversos archivos cuanta documentación pudiera encontrar para con ella formar la historia marítima de España (dedicó varios años a este trabajo). Además de militar fue un hombre muy instruido que perteneció a las principales academias y sociedades culturales de su tiempo, llegando a ser Director de la Academia de la Historia. Desempeñó otros cargos importantes, entre ellos, en la Secretaría de Despacho de Marina (Ministerio de Marina). Colección Navarrete, Volumen XI, Punto número 7, con fecha 1 de febrero de 1762 (Archivo del Museo Naval / Madrid).

(“...gente de su equipaje...”, dice textualmente al referirse a las tripulaciones embarcadas en naves corsarias españolas)<sup>148</sup> enrolada en barcos de corso españoles podían ser extranjeros. El no atenerse estrictamente a lo ordenado por Felipe V suponía, de inmediato, el ser desposeídos de sus empleos los desobedientes, además de otras posibles y seguras sanciones. Con estas medidas de exclusión radical de forasteros se buscaba no tener marineros, tal vez peligrosos y/o de fidelidad dudosa, en el corso español en América, como, igualmente, evitar desafortunados usos de las *Patentes de Corso* en posesión de personas extranjeras.<sup>149</sup>

Aunque no se trata de corsarios ni de marineros hemos de comentar que en los ejércitos del Imperio Romano ocurría algo parecido: los soldados que no fuesen estrictamente romanos tenían la prohibición absoluta de atacar a enemigos del Imperio, norma que implantó Catón.<sup>150</sup> No obstante, con posterioridad, esta normativa fue modificada, porque los romanos adoptaron las Leyes de Solón.<sup>151</sup> De estas leyes sabemos porque Cayo<sup>152</sup> hace mención a ellas. Las Leyes de Solón incluyen la decisión tomada después por las autoridades de Roma de reconocer a una determinada asociación para que pudiesen practicar la guerra en corso. Es un dato más que nos autoriza a estar seguros de que el corsarismo es una antigua actividad legalmente reconocida. Y esto nos obliga a creer que la guerra en corso en todo tiempo fue de utilidad para que aquellas naciones que lo promocionaron en luchas contra sus enemigos.

Bynkershoek<sup>153</sup> escribe explicando como en la antigüedad en los Países Bajos utilizaban barcos y marineros, ambos particulares, a los que les daban unos premios de entre los objetos que llevaban los barcos que apresaban, y también de las represas

---

<sup>148</sup> *Gente de equipaje* eran los marineros y otros tripulantes de un barco. Para conocer detalles al respecto ver a DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, JOSÉ LUÍS, en su obra ya citada. Según el Diccionario de la Lengua Española, por equipaje se entiende el conjunto de cosas que se suelen llevar cuando uno emprende un viaje. En la Marina, la tripulación de una embarcación, igualmente, se considera equipaje.

<sup>149</sup> Para ampliar datos al respecto: CRUZ BARNEY, OSCAR. *Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674*. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Revista de la Facultad de Derecho de México, núm. 199-200 (pág. 186), año 1995.

<sup>150</sup> Cayo Porcio Catón “Catón el Viejo” (234 a. C. – 148 a. C.). Político, militar y escritor romano.

<sup>151</sup> Solón. Griego (isla de Salamina 640 a. C. -- ¿Chipre? 558 a. C.). Comerciante, poeta, reformador, estadista, legislador. Puso las bases de la democracia ateniense. Uno de los siete sabios de Grecia.

<sup>152</sup> Cayo Marco (157 a. C. – 86 a. C.). Político y militar romano.

<sup>153</sup> Cornelis (alias Cornelius) van Bynkershoek. Holandés. Jurista y teórico político. Su obra *Dominio Maris* (El dominio del mar) es del año 1702. *Quaestiorum turis publici* (De los asuntos del Estado / traducción libre) corresponde al 1777. Cornelis fue un autor muy importante en el desarrollo de leyes internacionales sobre el mar y sobre ello contribuyó muy mucho. Uno de los que más influyeron en la doctrina del Derecho marítimo. El más distinguido de los autores de su época.



(barcos recuperados). Además se les entregaban ciertas cantidades de dinero procedente del Tesoro Público, siempre proporcionalmente a los gastos invertidos hasta conseguir las capturas o recapturas y el tiempo que hubieran servido como corsarios. Estos barcos de particulares, dedicados en Holanda al corso, se conocían con el nombre holandés de *Kruysser* (Cruceros). Afirma Bynkershoek que antiguamente el corso ya era conocido, aunque no especifica a que se refiere exactamente con “antiguamente”. Los Estados Generales en Francia también utilizaron este tipo de embarcaciones en contra de los españoles.

Referente a las prohibiciones a ciudadanos de cualquier determinado país sobre la no aceptación de *Patentes de Corso* de otros países forasteros al suyo se publicaron dos Edictos en Holanda en los años 1627 y 1653, respectivamente. Ello creemos que es un ejemplo de que estos vetos no eran una excepción, sino mejor una generalidad, practicada por unas o por otras naciones. El primero de aquellos Edictos tiene fecha 27 de abril de 1627 y el segundo del 26 de abril de 1653. En ambos se determina exactamente que ningún hombre podía salir de su país de residencia (Holanda) con una *Patente de Corso* extranjera, y que aquellos holandeses que tuviesen en su poder una de estas patentes concedida por su Almirantazgo, bajo ningún concepto podían admitir otra patente de un Estado ajeno al suyo si las autoridades competentes holandesas no se lo autorizaban. Cualquiera que infringiese estas reglas sería sancionado con el embargo de bienes y la cantidad total del dinero depositado para que en su momento le otorgasen la *Patente de Corso*.

Si nos acercamos a tiempos anteriores a Felipe V y nos aproximamos al rey Fernando “El Católico” hemos de centrarnos en la Pragmática contra corsarios fechada en Valladolid el 12 de enero de 1489. Dejó Fernando de otorgar *Patentes de Corso* a particulares por medio de este documento. De tal Pragmática hemos entresacado algunas frases (pero sin aislarlas del contexto general del documento): *Para reprimir y castigar corsarios, así súbditos nuestros como a otros que no lo sean, que sin temor a nuestro señor y a nuestra corrección [entiéndase forma de ser y actuar], infectan y roban a los navíos y personas que navegan mercantilmente por lo mares con gran falta de servicio a Dios y en daño nuestro y de nuestros vasallos, así como de lo público...* (···) *...mercaderías que dichos piratas (corsos y piratas la misma cosa) desvían...* (···) *...en contra de los cuales [corsos – piratas] queremos que se proceda criminalmente*

*por los delitos que han cometido... (···) ...así como también sancionarlos civilmente a pagar y satisfacer los robos, males, daños y menoscabos hechos a los damnificados...  
/// Por lo tanto, en base a nuestra presente Pragmática, ningún navío de corsarios de nuestros reinos podrá de aquí en adelante gozar de privilegios de ninguna clase otorgados por Nos o por nuestros oficiales... (···) ...que los sobredichos corsarios, bienes y navíos y las personas que con ellos vayan puedan ser y sean presas, detenidas y ocupadas, y contra ellas se proceda criminalmente y civilmente para satisfacer los robos, daños, gastos e intereses de los damnificados... etc., etc.*

Que la Pragmática fernandina es dura... podría serlo, pero lo que no admite dudas son las verdades que encierra. El corsario fue un pirata, más de lo que pueda decirse y se haya escrito, y así lo califica “El Católico” rey Fernando, que sobrados motivos tendría (tenía, sin condicionales) para así llamarlo y para así eliminarlo y sancionarlo.

Eso sí, el rey Fernando, muy pocos años después de su Pragmática de Valladolid del 12 de enero del 1489, expidió Cédulas en Zaragoza, datadas el 30 de junio del año 1498 por medio de las cuales autorizaba el corso sin limitaciones de tipo alguno, pero, únicamente, para los Armadores vascos de Guipúzcoa y de Vizcaya. De modo que, sí para unos y no para otros. Sería muy interesante estudiar con detalle los motivos que tuvo Fernando para excluir a unos en tanto en cuanto que agraciaba a otros.

Pero vayamos a la hija de los Reyes Católicos (y también a otros monarcas), Juana I de Castilla “La Loca”, y al hijo de ésta y nieto de aquéllos, Carlos I de España y V de Alemania. Juana, en las Cortes de Toledo del año 1525 modifica la legislación, y en cuanto al corso se refiere, y contrariamente a su ancestro Fernando, permite a los vasallos de sus reinos armar en corso para hacer guerra en contra de sus enemigos. Y ¿por qué se tomó esta decisión? pues porque en los últimos tiempos, en los tiempos del Emperador Carlos, y otros más o menos cercanos (anteriores y posteriores a la reina Juana), el comercio marítimo español se vio entorpecido muy seriamente, tanto por ingleses, como por franceses y moros, que atacaban, unos por el norte, otros por el sur y otros por donde podían. Entre por los de allá y por los de acullá nuestro comercio por mar fue debilitado y nuestros desplazamientos por la “mar salada”, y muy notablemente nuestras rutas hacia la India, sufrieron, y mucho, por los que lo obstaculizaron. Ese fue

el motivo por el cual en las Cortes de Toledo de 1525 se tomó la decisión de volver al armamento de corsarios.

Felipe III “El Piadoso”, el de religiosidad enfermiza (de los Habsburgos / reinó entre 1598 y 1621), aquel monarca absolutista, delicado de salud, de débil carácter, gandul y abúlico, inútil y bailarín, vanidoso y derrochón, y con poca capacidad de decisión ni atención para los negocios del Estado ni para los suyos propios, que todo creía que sucedía porque la providencia divina así lo determinaba, y que muy mucho tuvo de responsabilidad en la decadencia del Ejército español y mucho más de la de la Armada de España (uno de los peores tiempos del Ejército y de la Marina española de toda su historia), confirmó las leyes de los anteriores nada más colocarse la Corona en su vacía testa, en las Cortes de Valladolid de 1598, publicadas algún tiempo después, en el año 1604.

Carlos IV (Borbón / reinado en España 1788 - 1808). Siguió en la misma línea, dedicándole además al corsarismo diversas reglas que deberían tenerse en consideración en los enjuiciamientos de presas para evitar de este modo las posibles dudas que pudiesen surgir y ser causa de daños y demoras en perjuicio de los interesados.

Muchas de las modificaciones legales que en España se hicieron referentes al corso en el siglo XVIII, así como también muchos de los armamentos que de éste se llevaron a cabo en ese tiempo, se efectuaron en base a aquellas modificaciones legales, y como fundamento, los deseos de perjudicar, y si era posible la destrucción del comercio de Inglaterra en líneas generales. Esto no dejaba de ser una utopía, dado que los ingleses, en todo tiempo y circunstancias, nos superaron, y no poco, en asuntos marínicos.

Aniquilado el comercio inglés por el corso español, en Inglaterra se haría real la escasez en un principio y la falta de todo en un después. Se terminaría para los ingleses su opulenta vida y sus progresos quedarían en nada. Las deudas de los ingleses con el exterior se multiplicarían y todo se complicaría para Inglaterra, llegando, indudablemente a una quiebra total. ¡Ah! y sus poderosas escuadras dejarían de ser tan poderosas. Este era el sueño, el sueño quimérico, de aquellos listos españoles que muchas modificaciones hicieron de normas y de leyes, y de armamentos en corso, en aquellos tiempos, sobre todo en el siglo XVIII, en perjuicio de los ingleses.

Inglaterra, pensaban los ingenuos políticos españoles, era una isla, una isla grande, pero isla, que no tenía minas, que no tenía inmensos campos de olivares, que no tenía grandes extensiones de viñedos para elaborar buenos vinos y que lo único que tenía eran fábricas y comercio. España, con sus posesiones ultramarinas, y por medio de su corso, y con su ardor guerrero, destruiría a la “Pérfida Albión”.

*La guerra entre Castilla e Inglaterra (cualquier guerra) se llevó a cabo también en forma de piratería y sin escrúpulos. Los reyes de Castilla concedieron patentes de corso para la captura de barcos ingleses, y éstos procedieron con no menos violencia. Los corsarios no se preocupaban a menudo de la nacionalidad de sus víctimas, viendo en la guerra en corso un negocio de gran rendimiento. El comerciante marítimo se convirtió así en corsario.*<sup>154</sup> Sirven estos comentarios de Richard Konetzcke para reiterar cuanto han dicho diversos autores, y nosotros mismos, respecto al corso y al pirata y su común manera de ver, planificar y ejecutar su concepto de corsarismo y piratería, que no es otro que el conseguir botín, y cuanto mayor mejor, sin detenerse en los medios.

Pero no solamente en los enfrentamientos bélicos de España con Inglaterra se utilizó al corso-pirata, sino que también se llevó a cabo con otros países. Por ejemplo, en la Guerra de Sucesión Castellana (1475-1479 / Castilla – Portugal), donde el pirateo no fue menor que en los posteriores conflictos bélicos con los ingleses.

A principios del siglo XVIII, el corso francés (que no el español), en un tiempo demasiado corto para ello, dos años, capturó 529 navíos de Inglaterra, valorados en 203 pesos de media por unidad, lo que sumaba un total de 107.387 pesos, cantidad nada despreciable en aquella época.

Esto tuvo lugar inmediatamente entrado el siglo XVIII, porque en una sesión del Parlamento inglés del año 1704 hubo fuertes protestas cuando se trató este asunto de las naves inglesas apresadas por los franceses. Un miembro del Parlamento (desconocemos su nombre) muy enérgicamente dijo que era intolerable lo ocurrido y que Inglaterra, en vista de los hechos, tenía la urgente necesidad y obligación de armar las escuadras que necesarias fuesen (cuando la intervención de aquel parlamentario, Inglaterra ya se

---

<sup>154</sup> KONETZCKE, RICHARD (1897-1980) – (historiador alemán). *El Imperio Español. Orígenes y fundamentos* (p. 23). Ediciones Nueva Época, S. A. Madrid, 1946.

estaba armando) para sobreponerse a Francia y a quien fuese. Y así sucedió, por desgracia para los franceses y mucho más para los ilusos y quiméricos españoles. Entre los años 1700 y 1704 Inglaterra construyó grandes escuadras que aseguraron, y muy bien, su poderío en el mar.

Los Pactos de Familia en cuanto a la Marina española se refiere tuvieron cierta importancia. Francia permitía que en sus puertos pudieran entrar y salir sin impedimento alguno los corsarios españoles, solos o llevando consigo las presas capturadas. Sin limitación de tiempo los corsarios españoles podían permanecer en los puertos franceses, con absoluta libertad de tránsito. Podían, incluso, vender los españoles sus presas en aquellos puertos sin abonar por ello derecho alguno, privilegio que ni los propios corsarios franceses tenían. Los corsarios franceses, a la recíproca, disfrutaban de las mismas ventajas en los puertos españoles.

No obstante lo anterior y en años bastante posteriores España llevó a cabo un corsarismo específico en contra de Francia. A lo largo de los años 1793 y 1795 tuvo lugar el conflicto bélico entre España y Francia, con la llamada Guerra del Rosellón, Guerra de los Pirineos o Guerra de la Convención, que por los tres nombres se conocía (Guerra Grande la llamaron los catalanes). Surgió este enfrentamiento bélico porque los franceses guillotinaron a su rey, Luís XVI, primo del rey español de aquella época, Carlos IV. Con fecha 23 de abril de 1793, Manuel Godoy, personaje fuerte del Gobierno español, firmó con Gran Bretaña, y por circunstancias relacionadas con la muerte del monarca francés, su adhesión a la Primera Coalición en contra de Francia. Los ejércitos franceses, que ya se habían movilizado con data 7 de marzo de aquel 1793, atacaron España por la frontera con Cataluña y así dio comienzo aquella guerra entre franceses y españoles. Hay un documento dado en Aranjuez, lugar en donde estaban descansando los soberanos españoles, que tiene fecha 5 de marzo de 1793, y aunque en él se asegura que tal guerra no se había iniciado todavía, lo cierto es que ésta, o su declaración, era inminente, urgente. Este documento, que aunque amplio reproducimos textualmente, es un llamamiento que el Borbón Carlos IV hizo a los ciudadanos españoles autorizando a quienes quisieren y pudiesen armarse en corso que lo hicieran, con las ventajas que la Corona les facilitaría, para de este modo crearle problemas a los franceses y a Francia, acérrimos enemigos de España en aquellos momentos.

Por su importancia, exponemos a continuación Trascribimos dicho documento (que también puede verse en su totalidad en el Apéndice Documental),<sup>155</sup> de las mismas fechas en que se constituyó la Coalición España-Inglaterra en contra de la Convención francesa:

*La repetición de insultos cometidos por las Embarcaciones francesas contra las nuestras sin haber una declaración de guerra ni motivo que pueda justificar tal procedimiento de aquella Nación (nosotros dudamos, y mucho, de que España, o Carlos IV personalmente, no hubiesen dado motivos más que suficientes para que los galos nos atacasen y/o invadiesen), puso al Rey [a Carlos IV] en la necesidad de mandar que se detuviesen por vía de represalia todas las Embarcaciones francesas de guerra o mercantes que hubiesen en nuestros Puertos o se encontrasen en el mar. Y como es muy posible que muchos vasallos de S. M., animados de su lealtad, entre las repetidas pruebas que está recibiendo de ella, quieran darle otra más de la parte que toman en la defensa del citado [Carlos IV], armando en corso Embarcaciones particulares para ir a detener las francesas y traerlas á nuestros Puertos en la forma que hasta ahora está mandado, ha venido [ha autorizado] S. M. en permitir que lo verifique cualquier Particular que así quiera emplear su celo, y que por el respectivo Ministro de la Provincia en que se habilite la Embarcación se presten a los interesados aquellos auxilios acostumbrados en ocasiones semejantes, como asimismo la Patente de corso necesaria que solicitará del Intendente del Departamento, observándose las formalidades que son precisas y de estilo para tales armamentos. Avisolo á V. E. para que le conste y lo haga entender [lo anuncie]. D. G. a V. E. [Dios Guarde a Vuestra Excelencia] muchos años.*

*Aranjuez 5 de Marzo de 1793.*

*En un Correo próximo daré el aviso respectivo a ese Intendente y le remitiré las Patentes.*

*Señor Don Miguel Gastón (a pie de página en margen izquierdo / a quien va dirigido).*<sup>156</sup>

---

<sup>155</sup> Carlos IV. Archivo del Arsenal Militar de la Marina / Cartagena (Murcia). Caja Ordenanzas / Corso-D (provisional) / Legajo 7 (provisional) / Expediente nº 8.

<sup>156</sup> A Don José Miguel Gastón de Iriarte y Navarrete (1716-1797) -- (Errazu / Valle del Baztán / Navarra). Hidalgo de familia de hidalgos. Numerosos e importantes cargos y condecoraciones. Caballero de la Real Orden Militar de Santiago. Capitán-Comandante de las Reales Compañías de Guardiamarinas. Teniente General de la Real Armada Española. Desde el 18 de diciembre de 1792, Capitán General del Departamento Marítimo de Cartagena (llegó a Cartagena el 3 de febrero de 1793 y tomó posesión del cargo el día 6 del mismo mes). Estuvo más de 64 años al servicio de la Armada Española.

Valdés (Antonio Valdés / firmado).

Firma este documento, en nombre del rey Carlos IV, Don Antonio Valdés y Fernández Bazán (Burgos 1744 – Madrid 1816), marino y militar español que ocupó diversos cargos oficiales en la administración española, entre ellos el de Capitán General de la Armada en el año 1792.

Ya con anterioridad a Carlos IV se habían dado indicaciones (verbigracia, Felipe V por medio de una Real Cédula / año 1726) para que se concediesen *Patentes de Corso* a cuantos individuos estuvieren dispuestos y en condiciones de armarse en corso con “... *cualquier genero de vasos [barcos] para navegar en corso contra moros, piratas y turcos...*”

Para conseguir una *Patente de Corso* era previamente imprescindible que el solicitante de la misma depositase una cierta cantidad (variable) monetaria, una fianza, en concepto de aval, para que si llegaba el caso sirviese como indemnización de los posibles atropellos (abusos) que pudieran llevar a efecto los titulares de la patente contra naves ajenas, sus tripulantes y pasajeros en ellas embarcados (este punto no se incluye en ninguna de las definiciones de corso consultadas). Aquella fianza era variable, como hemos indicado, dependiendo mucho la cantidad a entregar del tipo de embarcación corsaria y de los gastos del Armador para hacerla a la mar, como también, del armamento instalado en la nave, municiones y pertrechos, así como de otras circunstancias, entre las cuales estaba la obligatoriedad por parte del dicho Armador de si había problemas de entendimiento con los apresados, por diferencias lingüísticas, aportar un trujamán (traductor) que actuase como tal. Es decir, la fianza no era proporcional a las circunstancias del barco detenido y la calidad de quienes en él iban embarcados (lógicamente, puesto que no podía conocerse de antemano cual o cuales serían las naves apresadas), sino que se atenían únicamente a las del Armador en corso y a sus condiciones en relación con los posibles daños causados infringiendo las *Ordenanzas* y Reglamentos de corso.

La *Ordenanza de Corso* de la Marina francesa de 1681 fijaba en 15.000 escudos<sup>157</sup> la fianza exigida previamente a la concesión de una *Patente de Corso*.

---

<sup>157</sup> Escudo francés. Moneda grande de plata introducida en Francia por el rey Luís XIII el año 1640.

La fianza tiene unos orígenes muy antiguos recogidos en diversas Normativas, Tratados y *Ordenanzas de Corso*. Por ejemplo: 1.- Leyes de Pisa, año 1298. 2.- Leyes de Génova, años 1313 y 1316. 3.- Normas de la Liga Hanseática (de fechas 6 de octubre de 1362, de 19 de noviembre de 1363 y de 1 de enero de 1364). 4.- En una Orden del rey francés Carlos V<sup>158</sup> datada el 13 diciembre de 1373. 5.- En un Tratado firmado por el rey Enrique VII<sup>159</sup> de Inglaterra con el Duque de Borgoña<sup>160</sup> en el año 1495 (Artículo 17 de dicho Tratado). 6.- En el año 1497 otra vez el inglés Enrique firmó un Tratado similar al anterior con el rey de Francia Carlos VIII<sup>161</sup> (Artículo 7 del mismo). 7.- La *Ordenanza de Corso* del 1621 (Felipe IV de España), en sus Artículos 4º y 5º. 8.- En diversas *Ordenanzas de Corso* emitidas en España, aparte de la del año 1621.

En la Península Ibérica la más antigua de las *Ordenanzas de Corso*, la de Pedro IV “El Ceremonioso” (1356), rey de Aragón (reinó desde 1336 a 1387), que ya hemos analizado, nada contempla al respecto sobre fianzas y avales en ninguno de sus XXIII Artículos. De aquella época nada encontramos referente a este asunto. Autores hay que afirman que hasta el año 1446 el sistema de estos avales y fianzas monetarias no existieron y que los primeros datos sobre ello se recogen en la *Ordenanza de Corso* de 1487 del Emperador Maximiliano I de Habsburgo (1459-1519).

La *Patente de Corso* se concedía a quienes la solicitaban, lógicamente, teniendo muy en consideración diversas circunstancias del solicitante, y nunca se expidieron patentes en blanco ni eran hereditarias para los descendientes del corsario.

La *Patente de Corso* permitía a sus poseedores el atacar y hacer daño, el mayor posible, económico, físico y psicológico, a los enemigos de quienes les concedieron tales patentes. Atacar y dañar, por medio de cualquier sistema y medios posibles, sin con ello tener responsabilidades de ninguna clase, o, en caso de tenerlas, de ínfima consideración. Ataques y daños que de llevarlos a cabo sin una *Patente de Corso* supondría extorsión, crueldad y asesinato en caso de muerte, y que ejecutados por el corsario, es decir, con *Patente de Corso*, sobre la persona y/o personas atacadas,

---

<sup>158</sup> Carlos V de Francia (1338-1380). Tercer monarca francés de la Dinastía Valois.

<sup>159</sup> Enrique VII (1457-1509). Rey de Inglaterra y Señor de Irlanda. Fundador de la Dinastía Tudor. Fue padre del célebre monarca inglés Enrique VIII.

<sup>160</sup> Duque de Borgoña entre 1482 y 1506. Fue rey consorte de España (Felipe I “El Hermoso”) por su matrimonio con la hija de los Reyes Católicos, Juana I de Castilla “Juana la Loca”. Tuvo muchas titulaciones. Había nacido en Bruselas en 1478 y murió en Burgos en 1506. Nieto del Emperador Maximiliano I de Austria.

<sup>161</sup> Carlos VIII de Francia (1470-1498 / reinó entre 1483 y 1498). Apodado “El Cabezudo” y “El Afable”.



raptadas, etcétera, acompañado todo ello de una imperdonable usurpación de los bienes de éstos, no solía suponerse delito alguno, porque una *Patente de Corso*, salvo raras excepciones, lo justificaba todo y todo se perdonaba.

Enrique Otero Lana<sup>162</sup> dice que *Los corsarios solían usar la prepotencia de los hombres armados ante los indefensos y curiosamente más frente a las tripulaciones neutrales que contra las enemigas. En su afán de demostrar que la presa era legítima, en ocasiones llegaron a la tortura.* (sic).

Sí, cierto era que los piratas torturaban, pero la diferencia de las torturas de éstos con las torturas ejercidas por los corsarios, aunque sean comparables en los procedimientos y en los resultados, no lo son bajo ningún concepto en los motivos y en las condiciones éticas y legales de unos o de otros. Los piratas eran unos fuera de la ley que torturaban para obligar a confesar a quienes habían capturado, para que revelasen el sitio en donde tenían ocultas, si es que las tenían, sus cosas de valor y sus dineros y tesoros. Era una manera de intimidar para que sus prisioneros “cantasen”. Pero los corsarios, haciendo lo mismo, estaban faltando a juramentos y a normas y leyes establecidas y con un documento (*Patente de Corso*) y que ellos voluntariamente habían aceptado. Sí, la horca para los piratas, pero con mayores motivos para los corsarios. En el punto de vista jurídico había una nítida diferenciación entre piratas y corsos, pero no mucha en la práctica.

Es preciso indicar aquí y ahora lo que escribía un Armador de barcos de San Sebastián llamado Juan Ignacio de Otaegui, allá por el siglo XVIII: ... a los *Armadores* [en corso], *según yo creo, no les mueve el servir al rey, ni la gloria de la nación, ni el mal que hacen a los enemigos* (como corsarios), *sino las utilidades que logran* (los beneficios que obtienen como corsarios). *Si éstas se les cortan* (si dejan de obtener beneficios), *como faltó el móvil de sus operaciones, de sus riesgos y trabajos* (si les faltase trabajo como corsarios), *faltó el corso* (se terminó el ser corsarios).<sup>163</sup> (sic).

---

<sup>162</sup> OTERO LANA, ENRIQUE. *Los corsarios vascos en la Edad Media*, en la página 193 de la Revista núm. 5 de Estudios Marítimos del País Vasco / Museo Naval. San Sebastián, 2006. Otero Lana es Académico Correspondiente de la Real Academia Española de la Historia.

<sup>163</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN). Legajo núm. 1622 (Estado). Fecha del texto 7 de agosto de 1741. Hemos modificado ligeramente el texto original para una mejor comprensión. El texto utilizado se ha sacado de una carta de Juan Ignacio de Otaegui, que está encuadrada en otra del Intendente de corso de Guipúzcoa, Manuel de las Casas.

Meridianas afirmaciones que en el corsarismo confirman el predominio absoluto de intereses económicos sobre otros cualquiera.

Francia e Inglaterra fueron dos países de los europeos que otorgaron y utilizaron muy mucho las *Patentes de Corso*, como también Holanda y Portugal. Asimismo, España, aunque con bastante posterioridad que las dos primeras naciones de las cuatro mencionadas, y en menos ocasiones. En cuanto a los ingleses se refiere hay que decir que su legislación (*Ordenanzas de Corso*) sobre sus *privateers* (tradúzcase corsarios) era menos exigente que cualquiera de las normas españolas o francesas en caso similares, como, verbigracia, no eran exigibles las veinticuatro horas existentes entre la primera captura para que un buque mercante inglés una vez represado al enemigo fuese calificado como presa legítima y no como un mero rescate.

En cuanto a España se refiere, hay que resaltar que hubo unos tiempos en los que sus tierras y mares fueron agredidos por corsarios de diversas naciones, como, por ejemplo, todas las citadas en el párrafo anterior, e igualmente de Berbería.<sup>164</sup> También España llevó a cabo el corso-pirateo por mares y tierras de distintas nacionalidades, como, asimismo, por los países del Magreb. El corso que los españoles llevaban a cabo en contra de los berberiscos era de alto riesgo y sin beneficios notables seguros.

Veamos. Hay un escrito de don Álvaro de Bazán<sup>165</sup> (ver en Apéndice Documental)<sup>166</sup> fechado en Orán (Argelia) el 19 de marzo de 1565 y dirigido, por medio de Domingo de Zavala,<sup>167</sup> a Felipe II y al Secretario Francisco de Eraso, que hace

---

<sup>164</sup> Berbería (o Costa Berberisca). Término que los europeos utilizaron durante los siglos del XVI al XIX para referirse a las regiones de las costas de Marruecos, Argelia, Túnez y Libia. Comprende, aproximadamente, lo que actualmente es el Magreb.

<sup>165</sup>El gran Álvaro de Bazán y Guzmán (Granada 1526 - Lisboa 1588), recordamos, fue Señor de las Villas de El Viso y de Valdepeñas. Comendador Mayor de León y de Villamayor, de Alhambra, y de La Solana en la Orden de Santiago. Capitán General de las galeras de España y Marqués de Santa Cruz con Grandeza de España de primera clase. Fue uno de los más importantes marinos de España de todos los tiempos. Vivió en los momentos en que el Imperio Español estaba en su más alto grado. Su vida abarca los reinados de Carlos I y de Felipe II. Perteneció a uno de los principales linajes militares de España (en su familia siempre hubo militares durante varias generaciones). Estuvo presente en actos como la Batalla de Lepanto (1571) y la unificación de España y Portugal (1580). Conquistó las Islas Azores (1581), habiendo estado con anterioridad en la Guerra de los Moriscos (1569).

<sup>166</sup> Archivo General de Simancas (AGS). Legajo 486 (Estado) // Documento 12 // Fecha 12 marzo 1565. Álvaro de Bazán / Orán y Cabo Phalco / Correspondencia.

<sup>167</sup> Domingo de Zavala (Ordicia / Guipúzcoa 1535-1614). Fue Secretario de Estado y Guerra (Ministro) en el Gobierno General de Flandes. Contador Mayor de Hacienda, pasando posteriormente a formar parte del Gobierno Supremo del mismo organismo. En la Batalla de Lepanto fue contable de aquella expedición militar, y sin haber sido nunca marino (ni lo había sido antes ni lo fue después) lo encargaron como capitán de la galera *Granada*, con la que venció a tres buque turcos, actuando como un auténtico héroe.

referencia a los incidentes sucedidos en su navegación, el día 14 del mismo mes, por el Mar Mediterráneo (costas de Berbería), incluido el episodio de corso (Río Tetuán, pero debe referirse al Río Martín, o Martíl, que desemboca a unos 10 kms. de Tetuán, en la región Tánger-Tetuán), y otros episodios más. Explica don Álvaro cómo localizó a tres naves moras a las que dio caza y apresó después de haberlas perseguido durante dos horas, y cómo sus tripulantes (moros), conociendo la zona, consiguieron escapar lanzándose al agua y ganando la costa nadando para después ocultarse entre la maleza, y dado que ya se había hecho de noche, los de Bazán no pudieron, o no quisieron, perseguirlos. Eran piratas, sin duda, puesto que llevaban en sus barcos a cristianos cautivos que habían capturados y que Bazán puso en libertad. Por aquellos cristianos (y al perecer también por un moro) supo don Álvaro que en las embarcaciones capturadas iban 180 hombres mandados por un arráez. Durante los siglos XVII y XVIII los corsarios españoles desarrollaron en la región Tánger-Tetuán, como es el caso de don Álvaro de Bazán, y en geografías limítrofes, diversas campañas en contra de la piratería.

*“Destos [de estos] tres navíos que tomé (capturé) en Tetuán -- escribe Álvaro de Bazán -- di uno a la gente que viene (que va con él en el barco) de Tarripha (Tarifa) a Tánger y otro a los de Zeutta [Ceuta], de que van contentos (que quedaron contentos). De lo que sucediere en el viaje daré siempre aviso [informaré] a V.Md.*

Álvaro de Bazán había llegado a la zona como Capitán General de una escuadra de galeras destinada a la vigilancia y guarda del Estrecho de Gibraltar y norte de África.

Por otra parte, de un moro (en el documento se entiende que acudió para convertirse al cristianismo) Bazán quedó informado de que de las embarcaciones moras (fustas y bergantines) ancladas en Tetuán, tres de ellas habían zarpado (posiblemente las apresadas) hacía unos días sin saber a donde se dirigían. Al parecer se desplazarían desde el Cabo de Palos (Murcia) a esperar el navío que desde Málaga estaba a punto de partir para llevar la paga a los militares españoles de guarnición en Melilla, y que de esto dicho, él, el moro, tenía noticias llegadas desde las costas de Granada. A don Álvaro le informaron también como en el Cabo de Gata (Almería) se habían quedado dos galeotas de turcos, más otras tres, de Argel, hasta finales de mes, o bien en Gata o

en la Mesa de Roldán,<sup>168</sup> se supone que esperando el momento de ejecutar acciones piráticas.

El mencionado Río Martín era en aquellos tiempos un muy importante refugio de piratas berberiscos y hacía allí se dirigió Álvaro de Bazán con la intención y esperanza de acabar con el problema. Bloqueó la desembocadura del río hundiendo en ella cuatro galeras cargadas de piedras, cegando así la entrada y salida del mismo, quedando sin poder salir unas doce embarcaciones berberiscas. Para llevar a cabo la operación Bazán se sirvió de cinco galeras y de diez barcos menores: seis bergantines, tres chalupas y una galeota. Se ayudó, como señuelo de distracción, de 400 soldados que simulaban un falso desembarco.

En aquellos siglos (XVII y XVIII) nuestros corsarios llevaron a cabo, no solamente en el Mediterráneo y frente a las costas africanas, sino en otros lugares de actuación, una muy notable función a favor de la economía y de la política exterior de España. Ayudaron de manera decisiva como guardacostas, dado que era prácticamente imposible disponer de una Armada Real que fuese capaz de proteger los miles de millas marinas costeras de posesión española (en diversas partes del mundo), como, asimismo, el llevar a cabo con éxito la protección de las rutas marítimas recorridas por flotas hispanas. Contratando corsarios se incrementaba el número de barcos de guerra con un coste económico mínimo, se aumentaba la seguridad en las costas españolas y la seguridad de nuestras naves en sus singladuras.

De las acciones corsarias realizadas por los españoles a lo largo del Mar Mediterráneo también hay que mencionar, verbigracia, aquellas ejecutadas en la zona de las costas italianas, acciones en todo caso como de guerra de corso, encuadradas dentro de una guerra declarada y general como lo fue la Guerra de la Convención. Veamos, pues:

El 21 de septiembre de 1792 en Francia se proclamó la Primera República (Revolución Francesa / 1789), iniciándose el Gobierno de la Convención Nacional Francesa, que era una Asamblea de representantes de todo el país (electa de carácter constituyente) y que asumió todos los poderes y abolió la monarquía. Con fecha 21 de

---

<sup>168</sup> *Domo* volcánico con su cima plana situado en la provincia de Almería, en el Cabo de Gata. Son los restos de un cono volcánico extinguido que tiene el cráter medio erosionado.

enero del año 1793 el rey francés Luís XVI (1754-1793) fue guillotinado (con data 16 de octubre del mismo año también guillotinaron a su esposa, María Antonieta de Austria / 1755-1793 /, reina consorte de Francia por su matrimonio con Luís XVI).

Por medio del tercer Pacto de Familia<sup>169</sup>, que, como es sabido, viene a ser una ampliación de los dos primeros, España y Francia (reyes Borbones, en todo caso, y de ahí lo de familia) se comprometían a ayudarse, mutuamente, en asuntos militares si alguno de los dos países entraba en guerra con terceros (un Tratado ofensivo-defensivo tal que los dos primeros). Como también es sabido, fueron los Pactos de Familia unas alianzas establecidas entre españoles y franceses en contra del Reino de Gran Bretaña.

Pero con la Revolución Francesa las circunstancias obligaron, a unos y a otros, a tomar, en líneas generales, nuevas directrices. Con fecha 7 de marzo de 1793 la Convención francesa declaró la guerra a España (casi dos meses después de haber guillotinado al Borbón Luís XVI). Como consecuencia de esta declaración de guerra España se alió con Inglaterra (ya sin Borbón, o sin Borbones reinando en el país galo) en contra de la Convención Francesa. Tal alianza es conocida como Tratado de Aranjuez (provisional), firmada, data 25 de mayo de 1793, por Manuel Godoy (1767-1851), Ministro del rey español Carlos IV (1788-1808), y tuvo como base la ejecución de Luís XVI por los franceses. Es decir, una alianza entre España e Inglaterra en contra de Francia. El Tratado de Aranjuez.

El Tratado de Aranjuez (Primera Coalición entre Inglaterra y España, años 1793-1795) supuso el fin de los Pactos de Familia. Por España estampó su firma (15 junio 1793), como acabamos de decir, Manuel Godoy, y Por Inglaterra (4 julio 1793) el Barón St. Helens, Alleyne Fitz Herbert,<sup>170</sup> en nombre del rey inglés Jorge III (1738-1820).

La Marina española participó en aquellos enfrentamientos bélicos con un considerable número de buques, interviniendo bastante de estos en acciones específicas

---

<sup>169</sup> Los Pactos de Familia fueron tres. Firmados por el rey de España Felipe V (reinado 1700-1746) los dos primeros (años 1733 y 1743, respectivamente) y por el rey de Francia Luís XV “El Bienamado” (1710-1774). En este caso nos interesa solamente el tercero de los mismos, firmado en París el 15 de agosto de 1761, siendo rey de España Carlos III (reinado 1759-1788) y de Francia, otra vez, Luís XV. Representando en París a España firmó en su nombre aquel pacto tercero don Jerónimo de Grimaldi, Marqués de Grimaldi, y por parte de los franceses el Duque de Choiseul.

<sup>170</sup> Alleyne FitzHerbert, Primer Barón Helens. Diplomático británico.

corsarias, por lo cual hemos considerado oportuno comentar con cierta amplitud lo que fueron aquellos hechos de España e Inglaterra en contra del Gobierno de la Convención Francesa. Por ejemplo, desde Cartagena, y acto seguido después de las firmas del Tratado de Aranjuez, salió una escuadra compuesta por veinticuatro navíos de considerable porte, y nueve fragatas, mandada por el Teniente General de la Armada española don Francisco de Borja,<sup>171</sup> Marqués de los Camachos, para ocupar y desalojar de franceses las Islas de San Pedro y de San Antioco, al sur de la Isla de Cerdeña, decisión tomada previamente a levantar anclas. Con aquella expedición, Borja les arrebató a los franceses 104 cañones y 5 morteros, y capturó e hizo 1.225 prisioneros galos, apresando además la fragata francesa *Elena* e incendiando la también fragata *Richmond* de aquel país. Una vez confirmados sus propósitos don Francisco Borja regresó a Cartagena. La flota general hispano-británica para toda la campaña estaba comandada por Juan de Lángara,<sup>172</sup> por parte de España, y por Samuel Hood<sup>173</sup> del lado británico.

Pero, volviendo al tema que nos ocupa, que los Estados intentasen en todo momento controlar de manera efectiva al corsario de acuerdo con determinadas reglamentaciones es algo perfectamente aceptable y lógico. El corsario era un individuo movido por el dinero y perdido en infinitos mares de infinitas soledades, es decir, el corsario era por un lado dinero e ideas para obtenerlo, en comunión con la infinita soledad oceánica de eternas singladuras y con su propia soledad por el otro. El corsario estaba siempre solo y nadie cercano a él para que verificase lo que hacía. Era, pues, necesario su control por quienes podían hacerlo. Porque siempre existía entre el corsario y la norma correcta una explosiva y frágil línea que separaba su codicia de su respeto a lo establecido por usos, costumbres y leyes. El corsario vivía y estaba lejos, en el espacio y en el tiempo, de *Ordenanzas*, reglamentos y leyes como para que todo ello le preocupase más allá de un suspiro. Era, pues, necesario, que las autoridades

---

<sup>171</sup> Francisco de Borja y del Poyo (Cartagena 1733 / Cartagena 1808 – asesinado y arrastrado su cuerpo muerto por las calles cartageneras hasta quedar descuartizado). Cuando fue asesinado, por afrancesado y por ser partidario de Godoy, tenía 75 años de edad. Llegó a ser Capitán General de la Armada Española, ostentando además el título de Caballero Gran Cruz de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III. Y Marqués de Los Camachos, lugar cercano a Cartagena. Fue un marino español ilustre y según José Monerri (Diario *La Verdad* –Murcia) un “cristiano sin fanatismos, liberal sin demagogia y cartagenero de abolengo que siempre defendió a su tierra.”

<sup>172</sup> Juan Cayetano de Lángara y Huarte (A Coruña 1736-Madrid 1806). Ejerció los cargos de Ministro de Marina y de Director General de la Armada Española, con el rey Carlos IV.

<sup>173</sup> Samuel Hood (1724-1816). Primer Vizconde de Hood. Almirante británico.

correspondientes controlaran en todo lo posible al corsario para procurar que ejerciese su oficio lo más correctamente aceptable.

El corso tenía como principal premisa el estimulante del botín, la recompensa que no podía ofrecerle al corsario el Estado de la nación a la que pertenecía, porque el dinero necesario para fletar buques militares, o no militares, no existía, o el Estado disponía de él en poca cantidad. Pero el corsario, como contrapartida, estaba obligado a hacer su trabajo cumpliendo estrictamente todas las reglas (leyes, usos y costumbres) internacionales usadas en tiempos de guerra por los buques armados de las naciones marítimas beligerantes (que cumpliera o no tales reglas es otra cosa). Y era imprescindible que para ser corsario reuniese aquellas tres condiciones (además de otras), imprescindibles condiciones, para ejercer la guerra en corso: 1.- Estar previsto de una autorización de su Gobierno para ser corsario, autorización versión *Patente de Corso*. 2.- Abonar una fianza para avalar su posible mal comportamiento como corsario y daños que pudiese hacer a terceros. 3.- Sus presas serían sometidas a Tribunales especiales que determinasen si eran *Buenas* o *Malas Presas*.

Los orígenes del corso marítimo, de la guerra en corso, coinciden con los orígenes de la navegación. Sin duda, tanto el navegar como el corsarismo se pierden en la noche de los tiempos. Es a partir de la Edad Media cuando los países que guerreaban contra otros países recurrían a sus ciudadanos que estaban en disposición y querían entrar en combate contra los enemigos. En un principio no era necesaria una autorización del Gobierno para Armadores y/o para dueños de embarcaciones para que luchasen después de haber sido llamados para ello o que se hubieren prestado voluntariamente. No existían entonces las *Patentes de Corso*. Pero las cosas no tardaron en cambiar y llegó un momento en el que los mandamases de un Estado europeo (de cualquier Estado) exigían a sus súbditos, dueños y/o Armadores de naves, y que estuvieran de acuerdo en participar en operaciones navales-militares, exigían, decimos, que dispusiesen de una licencia, otorgada por aquellos como autoridad que eran, para poder echar sus barcos a la mar y hacerle guerra al enemigo. Qué duda cabe de que con esta medida los Gobiernos lo que pretendían era tener una cercana vigilancia de navieros y de Armadores guerreantes. El concederles el Gobierno correspondiente la licencia suponía además que quienes la solicitaban estaban obligados a hacer previamente una declaración con especificación de determinados datos, lo que

conllevaría un mayor control y una mejor vigilancia del futuro corsario. A quienes salieran al mar sin tal autorización y fueren sorprendidos se les trataría como a piratas y condenados a muerte sin instruirles ninguna forma de proceso (y se expropiaban sus bienes).

El fundamento, nacimiento, desarrollo y perduración de la guerra en corso está en directa relación con el surgir de la piratería y las diferencias políticas y de guerra entre países. No hubiese existido el corsarismo si justo delante de este no hubiesen aparecido piratas y problemas bélicos entre naciones. Todo ello ocasionó la aparición de los corsarios.

En cuanto al nacimiento unánime de piratas y corsarios hay claros ejemplos, entre los cuales y remontándonos al siglo IX, y centrándonos en Galicia, entenderemos que las primeras murallas construídas en Santiago de Compostela fueron para evitar los ataques de piratas vikingos y normandos y una posible profanación de los restos del Apóstol Santiago. Así lo explica Manuel Lucena Salmoral en su *Piratas, corsarios y filibusteros*.<sup>174</sup> Como también comenta que más tarde, en el siglo XII (año 1120), el entonces Arzobispo (Primer Arzobispo) de Santiago, Diego Gelmírez (1069-1149), creó una Armada gallega para defender la ciudad y las costas del Reino de Galicia de los ataques de piratas árabes. Hay que detallar que Gelmírez actuó en diversas ocasiones en contra de estos piratas como representante del Rey Alfonso VI (1043-1109).

Francisco Navarro Villoslada (1818-1895)<sup>175</sup> comenta al respecto en su novela *Urraca de Castilla*:<sup>176</sup> ... ese niño<sup>177</sup> se criaba en la humilde aldea de Noya (actualmente provincia de A Coruña), la cual fue saqueada y arrasada, veinte años ha, por los piratas normandos... (página 153). Y añade después: ... ¿ El hijo de Bermudo – prosiguió la Reina [Urraca de Castilla] -- , murió, como se dijo, en el saqueo de los normandos ? (página 155).

---

<sup>174</sup> *Ibidem* (pp. 16-17).

<sup>175</sup> NAVARRO VILLOSLADA, FRANCISCO. *Urraca de Castilla* (publicada en 1849). LOS AMIGOS DE LA HISTORIA. Editions Ferni. Ginebra, 1972.

<sup>176</sup> Hija del rey Alfonso VI y madre del también rey Alfonso VII. La reina Urraca reinó en Castilla y León entre los años 1109 y 1126.

<sup>177</sup> Hijo de Bermudo Moscoso, ricohombre gallego contemporáneo de Urraca de Castilla, que llegó a tener, según algunos autores, íntimas relaciones con esta reina. El muy antiguo linaje de los Moscoso tiene sus orígenes en los tiempos de las monarquías godas.



Además de los citados en el párrafo antepenúltimo anterior Lucena Salmoral habla de otros ataques piráticos a Galicia llevados a cabo por piratas vikingos, daneses y otros (también hubo ataques de piratas gallegos), pero que nosotros omitimos referirlos por valer los ejemplos citados.

Prácticamente finalizado el siglo XIII (año 1296) fundaron la *Hermandad de las Marismas*, estableciendo su capital en Castro Urdiales (hoy en Cantabria), con el único fin de concentrar marineros cántabros para que actuasen en lo que podemos llamar como “actividad corsaria” en contra de los piratas procedentes de Bayona (Francia) y de Inglaterra.

Las Armadas, o Marina de Portugal, surgieron por los mismos motivos defensivos contra piratas, allá por el año 1179, siendo su fundador el rey lusitano Alfonso I (Alfonso Enríquez / 1109-1185).

Un corso-pirateo, que nació en Asia o en Europa, con el transcurso de los años se extendió a todo lugar conocido. Se pirateó acá y allá y en cualquier sitio en donde con la extorsión, el robo y haciendo esclavos se pudieron conseguir rápidos beneficios y cuanto más elevados mejor.

No puede concebirse un mundo marineramente sin corsarios y sin piratas porque unos y otros ejecutaban sus ejercicios de manera poderosa en las grandes aventuras y empresas que llevaron a cabo a muchas naciones a ser dueñas, o casi dueñas, del mundo. Mundos ultramarinos, imperios de españoles, ingleses, portugueses, holandeses, franceses... se formaron, en buena medida, por el corso y por el pirata, y viceversa. Y como ejemplo sólo uno, el inglés Francis Drake.

Francis Drake (1543-1596). Corsario inglés, que no pirata, como siempre nos quisieron hacer creer. Corsario porque siempre actuó con autorización del Gobierno de su país, con una *Patente de Corso* (escrita y/o verbal, que tanto da) otorgada por S. M. Isabel I, reina de Inglaterra. Explorador, comerciante de esclavos (éstos no eran piratas: Convenio de Londres de 30 de diciembre de 1841 / Convenio anglo-sajón de 29 de marzo de 1879), político, Vicealmirante de la Marina Real Británica (*Royal Navy*), etcétera. Dirigió muy muchas expediciones navales contra los intereses de la España peninsular y de nuestras colonias en Indias (de ahí la calificación de pirata dada por los

españoles), siendo, después de Juan Sebastián Elcano, la segunda persona en dar la vuelta al mundo navegando. Participó en el ataque inglés a Cádiz del año 1587, etcétera. Isabel I le otorgó el título de Caballero en compensación y agradecimiento por todo lo que a favor de su país hizo. Corso para los ingleses, pirata para los españoles, pero, en definitiva, un marino que contribuyó, y no poco, para formar, como hemos apuntado al respecto, un poderoso país tal y como fue y es el suyo, Inglaterra.

... los españoles consideraron siempre que los corsarios extranjeros eran auténticos piratas y los propios como defensores de sus monarcas. La viga en el ojo ajeno, en definitiva.<sup>178</sup> (sic). Y así se consideró siempre el asunto pirático en la mente de los españoles; en muchos casos hay formas de pensar que en ningún momento cambian, tal como ocurre en España.

¿ Eran corsarios o eran piratas ? Se trata de unas circunstancias históricas nada positivas para España. Sucedió el 1 de abril del año 1572. Toma de la ciudad holandesa de Den Briel (en la actualidad se llama Brielle / ciudad con puerto de mar), que pertenecía a España y estaba custodiada por militares españoles. La toma la ejecutaron los denominados *Les gueux de la mer* (Los mendigos del mar), nombre con el que se conoce a algunos nobles, comerciantes y marinos de los Países Bajos y que se hicieron llamar ellos mismos de este modo debido a que Margarita de Parma, hija de Carlos V de España y hermana del rey español Felipe II, regente que ella era de los dichos Países Bajos, pertenecientes a la Corona española, los llamó “limosneros”, y no quiso escuchar a aquellos nobles y comerciantes que quisieron hablar con Margarita para diversos asuntos del interés de aquéllos.

La conquista de Brielle por *Les gueux de la mer* supone un importante hito en la rebelión de los Países Bajos en contra de la Corona española. Fue la toma de Brielle uno de los sucesos más famosos ocurridos a lo largo de la Guerra de los Ochenta Años (1568-1648) y muy importante evento de la historia nacional de Holanda.

*Los mendigos del mar* desde el momento mismo que a los Países Bajos llegó el Duque de Alba se tiraron a la mar con algunos barcos y se refugiaron en el puerto de Dover. Brielle y otras ciudades holandesas se pusieron bajo las órdenes de Guillermo de

---

<sup>178</sup> LUCENA SALMORAL, MANUEL. *Ibidem* (pag. 21).

Orange,<sup>179</sup> y en el año 1585, con la firma del Tratado de Nonsuch<sup>180</sup> la ciudad de Brielle fue cedida, provisionalmente, a Inglaterra, a cambio de ayuda militar y económica para la guerra que los Países Bajos mantenían con España. Guerra en contra de la Corona española motivada, entre otras posibles razones, debido al despotismo civil y religioso y fanatismo eclesiástico de Felipe II.

*Les gueux de la mer* antes de su rebelión vivieron en Inglaterra, con ayuda de los británicos, huyendo de la represiva política religiosa de Felipe II y de los españoles en general. A lo largo de su levantamiento no solamente se dedicaron a perseguir naves españolas, sino a destruir embarcaciones de otras nacionalidades que tuviesen buenas relaciones con España y que con ella comerciasen, con la finalidad de perjudicar lo más posible al comercio español (actuaciones dentro de la más estricta filosofía del corsario y no del pirata), algo que, efectivamente consiguieron. Saquearon barcos de España y neutrales y las autoridades españolas, cuando capturaban a alguno de aquellos mendigos, procedían a ejecutarlos sin juicios previos de ningún tipo (confusión intencionada de corsario por pirata). Fueron típicamente corsarias esta clase de actividades llevadas a cabo por los rebeldes y en ningún caso de piratería, independientemente de la opinión contraria de los españoles. Después, cuando hablemos del crucero español *Almirante Cervera*, y de los buque, igualmente españoles, *España* y *Velasco*, y la posición en contra de ellos del Gobierno de la 2ª República Española, entenderemos el por qué de que a los rebeldes de los Países Bajos no se les podía ni se les puede calificar de piratas (aún teniendo en cuenta la diferencia cronológica entre unos y otro hecho), porque no lo eran, y sí, ciertamente, corsarios.

Pero, no obstante, nos preguntamos, ¿eran corsos o eran piratas, o ambas cosas a la vez, aquellos *gueux de la mer* nobles, comerciantes y marinos de los Países Bajos? Ambas cosas pudieron ser, o una sola cosa, dependiendo de circunstancias y motivaciones. Pero al tratarse de una guerra abierta, declarada o no, nosotros apostamos porque fueron corsos. Lo que no permite dudas es que corsarios o piratas, o viceversa, o las dos cosas a la vez, es que la marinería, las gentes de mar con sus naves, siempre

---

<sup>179</sup> Guillermo de Orange-Nasau “El Taciturno” (1533-1584 / asesinado). Desde 1544 fue Príncipe de Orange. Fue él el que movilizó la revuelta protestante en 1568 en contra de los católicos españoles y que supuso el inicio de la Guerra de los Ochenta Años. Era alemán.

<sup>180</sup> Firmado en el Palacio de Nonsuch, en Surrey (Inglaterra) en 1585 y renovado en 1598. Fue una alianza militar entre los Países Bajos e Inglaterra por el cual los ingleses enviaban tropas en ayuda de los holandeses para la Guerra de los Ochenta Años que éstos mantenían con España.

fueron, desde que surgieron, imprescindibles para resolver, a favor de unos o en contra de otros, complicadas y difíciles situaciones. Este caso referido así lo demuestra. Como también se demostró entonces que las intransigencias político-religiosas y fanáticas de un rey extraño (Felipe II) para unos pueblos y sus gentes (Países Bajos), y la negativa de una regente (Margarita de Parma) a hablar con quienes se lo pedían y necesitaban (nobles, hombres del comercio y hombres del mar), fueron los primeros (¿o únicos?) culpables del levantamiento en contra de España.

Lo que sí es cierto es que durante aquellos tiempos el Derecho de la guerra en corso se consolidó y todo quedó más y mejor definido sobre ella. En los Tratados firmados entre Inglaterra y Francia con fechas 29 de mayo de 1632 y entre estos dos países y Holanda, datado en 1646, se contemplan las contemporáneas condiciones del corsarismo: **1.-** Obligación imprescindible para ejercer la guerra en corso el poseer una *Patente de Corso* otorgada por el Gobierno correspondiente. **2.-** Depósito previo de una fianza que hará efectiva el solicitante de la patente en cuestión, fianza motivada por las circunstancias que explicamos en otros lugares de este trabajo.

Vamos a cerrar estos comentarios sobre *Los mendigos del mar* transcribiendo literalmente un texto escrito por José Luís de Azcárraga y de Bustamante en el Segundo Libro de su obra mencionada en otros lugares de este trabajo: ... *cuando las Provincias Unidas luchan ardientemente contra España para afirmar su independencia, cosa que consiguieron, principalmente por sus corsarios, que tenían como objetivo especial arruinar el comercio marítimo de España, entonces en plena prosperidad...* (Corsarios, que no piratas, pues).

...*objetivo especial arruinar el comercio marítimo...* Era la misión específica de todo corsario, intentando con ello cambiar la opinión bélica del contrario e incluso el rendimiento del mismo como consecuencia de la parálisis y destrucción de su comercio.

En cuanto a los piratas, que, lógicamente, eran quienes ejercían la piratería, llevaban a cabo actos de violencia, de violencia criminal, contra personas y contra los bienes de éstas, atacando barcos, raptando y/o asesinando, ejecutando robos de cargamentos de naves y de naves mismas, etcétera. El pirata, la piratería, era una constante amenaza para la seguridad y para la paz comercial universal, es decir, no solamente para uno o unos determinados países, sino contra todos aquellos buques que

se encontraban aislados en sus singladuras, sin tener en cuenta su procedencia, nacionalidad, etcétera. El pirateo se practicaba tanto en tiempos de guerra como en tiempos de paz, contrariamente al corsario, que solamente actuaba en el primero de estos dos casos (guerra) como represalia en contra de los enemigos y/o aliados de su país.

Era frecuente recomendar a las embarcaciones de países mercantes que resistiesen en lo posible los ataques de piratas y que navegasen mejor en grupo que solitarias. Ciertamente, esta indicación de viajar en grupo fue muy frecuente. Y, además, tanto en navegaciones en solitario como en grupo, los barcos mercantes se hacían a la mar bien armados de cañones y adecuadamente municionados, colocados en sus puentes y entrepuertas. Solía ser habitual que en muchas ocasiones el pirata navegase a la zaga de un convoy de embarcaciones acechando que alguna de ellas se retrasase o despistase de las demás para caer sobre ella sin piedad.

Entre las barcos de los corsarios y los de guerra y las naves de los piratas la más notable diferencia consistía en la disciplina de sus tripulaciones y no tanto en sus armamentos. En los barcos piratas la disciplina era mínima comparándola con la de aquellos. Las naves corsarias no diferían mucho de los buques de guerra, dado que tanto su construcción, utillaje, pertrechos, armamento, etcétera, así como los métodos para llevar a cabo las capturas y los resultados de las mismas, eran similares en ambos casos. De las embarcaciones utilizadas por los piratas y por los corsarios hablaremos después.

Los piratas atacaban contra bienes y personas sin distinción alguna, violentando, extorsionando, robando, maltratando, raptando, asesinando, etcétera. Pero, no podemos dejar de reconocer que entre corsos y piratas había no pocas circunstancias en común. También el corsario, aunque ello fuese en un menor número de ocasiones, atacaba y desvalijaba a naves de su propio Estado, y robaba y secuestraba, e incluso asesinaba, etcétera, a quienes estaba obligado, por norma y ética, a respetar, haciendo un uso inmoral y bastardo de su calidad de corso.

### **e) *Buenas y Malas Presas***

“Presa” es aquello que fue apresado, de acción de apresar, asir, tomar como presa, cosa apresada o robada. *Represa*, la acción de represar o recobrar la embarcación previamente apresada. Las *Buenas Presas* eran las capturas hechas de naves enemigas, o aliadas de estas (es decir, de países enemigos o aliados de ellos), u otras embarcaciones que transportasen contrabando de guerra para aquéllos o para éstos Estados, pero siempre respetando unas normas perfectamente tipificadas. Las *Malas Presas* lo eran cuando las embarcaciones prendidas por el corsario habían sido llevadas a cabo sin que éste acatase las normativas internacionales relacionadas con la Marina en general y con el corso en particular. Cuando se ejecutaban capturas de *Buenas Presas* el corsario que las llevaba a cabo quedaba como propietario de la nave capturada y también de su cargamento, incluida su tripulación y posibles pasajeros (esto con anterioridad al siglo XVII, porque después no fue así exactamente) y ello tenía una lógica finalidad, la de estimular al corsario a capturar piratas (en su caso) dado que había muchos de ellos. Siempre era *Buena Presa* cuando una embarcación no estaba dispuesta a ser inspeccionada por el corsario, y, por supuesto, siempre que la presa abriese fuego en contra de éste.

Las presas hechas por el corso, en el caso de existir discrepancias sobre ellas, referente a si fueron o no legales los apresamientos, o por otras cuestiones, eran juzgadas y sentenciadas por tribunales especiales y específicos para cada caso. Si era el apresado un pirata, obvio es decir que el único procedimiento a seguir (*ipso jure*) era el de ahorcarlo *ipso facto* por su calidad de delincuente y pirata.

A partir del año 1414 y por medio de una ley del Parlamento de Inglaterra se exigía a quienes habían hecho presas que las declarasen para que un tribunal especial determinase si se trataba de *Buenas* o de *Malas Presas*.

Cuando un corsario apresaba a cualquier embarcación, del tipo y origen que esta fuere, y la misma estuviese navegando en contra de las normas internacionales establecidas y que además quisiera eludir su apresamiento (eludir su captura, con engaños de un tipo u otro o encubrir su situación pirática, por ejemplo, con falsa documentación), era preciso establecer una serie de acciones documentales comprobantes para demostrar el incorrecto comportamiento de los apresados, y una vez

demostrada la falsedad de éstos, el corsario debía proceder conforme a justicia. En tanto en cuanto que todo esto sucedía, la nave apresada, así como lo que en ella había en el momento de la captura, incluido el dinero que estas embarcaciones solían llevar, quedaba en depósito (sin sustraer nada del mismo), y las personas que navegaban en el buque pasaban directamente a prisión, pero con la absoluta obligación de ser respetadas. La definitiva solución del caso la establecían unas autoridades competentes, en un juicio que determinaba si el apresamiento había sido de *Buena* o de *Mala Presa*.

Todos los apresamientos que en el mar fuesen hechos de embarcaciones pertenecientes a propietarios particulares no eran considerados como definitivamente capturados hasta que un Tribunal Especial de Presas hubiese declarado su validez, es decir, hasta que tal Tribunal hubiere confirmado que aquellos apresamientos eran de *Buena Presa*. Hasta ese momento, las presas quedaban provisionalmente en manos de su corsario apresador, el cual quedaba autorizado a guardarlas en lugar seguro, pero sin poder disponer de ellas.

Quienes apresaban una embarcación, independientemente de las características de la misma y de las circunstancias de sus tripulantes, no podían, por *motu proprio*, disponer de ella. Era, pues, imprescindible, que se realizase un juicio mediante el que se declarase si la captura hecha por el corsario era de *Buena* o de *Mala Presa*. Si el apresamiento había sido bien hecho, ello suponía que era legítimo. La legitimidad o ilegitimidad de una captura era determinada en base a lo estipulado en las leyes vigentes en el país de origen del corsario que había hecho la detención, aunque tal legislación era preciso que fuese coincidente con el Derecho de Gentes, para evitar así contraposiciones con las leyes internacionales.

Pero en esto dicho hay una notable incongruencia, una falta de presunción de inocencia y bastante injusticia. Porque, si los apresados por el corsario eran culpables de delito (que solían serlo casi siempre), bien podría estar el trato que como delincuentes se les diera al atraparlos, e incluso después, pero ¿y si eran inocentes (y no fueron pocos) ? ¿ quiénes y cómo resarcirían las molestias ocasionadas, los daños causados, el tiempo perdido, la pérdida económica, la vergüenza, el oprobio y la injusticia cometidos contra personas que un tribunal legal después de su detención había declarado inocentes ? Es un punto más para sumar en contra del corso.

En las normativas españolas sobre presas así como en la práctica habitual del corso el capitán de una nave corsaria tenía una cierta responsabilidad cuando la captura que llevase a cabo era ilegal, y ello estaba claramente indicado en la patente otorgada.

Todas estas normas están contenidas en las *Ordenanzas de Corso* de diversas naciones marítimas, así como en las legislaciones internas, que las fueron adoptando, aunque poco a poco, sí de manera precisa: Francia, años 1584 y 1681; Holanda, años 1622, 1697 y 1705; Inglaterra, año 1707; Dinamarca, año 1710; España ya en 1621 y en años posteriores; etcétera. En leyes internas incluso se especificaba que los corsarios estaban obligados a arbolar pabellones especiales como tales corsarios, como es el caso de Inglaterra, que así lo determinaba en una Instrucción de fecha 30 de noviembre de 1739.

Pero de tanta normativa y legislación se derivaron no pocos y graves inconvenientes y abusos, en muchas ocasiones consumados por unos y en otras por otros. Se detuvieron y confiscaron embarcaciones de manera ilegítima, con molestias y gravísimos perjuicios económicos y personales para los apresados (en muchas ocasiones se hizo intencionadamente). Se atacaron y se saquearon navíos mercantes de países neutrales totalmente ajenos a los conflictos que pudieren tener con otras naciones los depredadores. Cualquier excusa era válida para desvalijar a todo el que se les pusiera por delante. Todo ello, y así lo creemos, fue la consecuencia de una excesiva reglamentación. Y como “gota que llena el vaso”, Inglaterra y Holanda declararon *Buena Presa* a toda embarcación que fuese en dirección a las costas españolas y/o puertos de España, o que saliese de éstos, con el falaz pretexto de salvar la religión protestante tan amenazada por la intolerable religión católica (esta declaración puede verse en el Preámbulo de los textos de la Convención Anglo-Holandesa del 12 de agosto de 1869, que se celebró trece años después de haber sido abolido el corso en el año 1856).

Como ampliación de lo dicho en cuanto a la propiedad de lo robado por piratas y lo sustraído a su vez a estos por corsarios, vamos a comentar determinadas leyes que sobre la pertenencia de lo robado (en general) tenían establecidas los antiguos romanos.

En aquellas leyes estaban muy bien tipificadas las circunstancias de los timadores, estafadores, ladrones, saqueadores, atracadores, etcétera. Tratados de



Derecho y Decretos que contenían la legislación que determinaba con meridiana exactitud la calidad de los individuos que practicaban estas actividades y el sentido filosófico de aquéllas y de éstos. Leyendo al respecto se aprecia el sentido o definición práctica, y no poco filosófica, de aquellos Tratados y Decretos legales que aplicaron, no solamente a los delincuentes mentados cinco líneas más arriba, sino, igualmente, a quienes ejecutaban la piratería, es decir, a los piratas.

Veamos lo que en el Derecho romano llamaban *Animus lucrandi*, que traducido libremente a nuestra lengua tiene el significado de “ánimo o intención constante de obtener un lucro o ganancia”. En nuestra legislación contemporánea es conocido (traducción exacta) como *Ánimo de lucro*. Es el ánimo que tiene una persona cuando sustrae una cosa que no le pertenece, con el único fin de aprovecharse de algo que no es suyo, de beneficiarse y obtener ventajas económicas de un bien ajeno.

Y así era. El pirata estaba obsesionado constantemente con la obtención de ganancias, de lucro, sin importarle los medios utilizados para ello. Pero... ¿acaso el corsario pensaba de forma diferente? No, el corsario siempre fue corsario por los mismos ideales que el pirata, por dinero, por beneficios monetarios y materiales, etcétera, y siendo, en muchas ocasiones, secundario para él si la manera de conseguirlo era moral, ética y legal, o si no lo era. El pirata no fue corsario, pero no es arriesgado decir que el corsario sí fue pirata en muchas ocasiones, sin dudarlo, es más de las precisas. Así, pues, *Animus lucrandi*, tanto en el pirata como en el corsario.

Sigamos con los romanos. *Animus furandi*, intención consciente de cometer un *furtum*<sup>181</sup> (hurto), o intención de hurtar, de apropiarse de lo ajeno en contra de la voluntad de su dueño y sin conocimiento de éste. Aquí sí que encontramos, aunque no considerables, diferencias entre la mentalidad y el comportamiento entre piratas y corsos. Los primeros actúan conscientemente al cometer el robo, puesto que desde antes de llevarlo a cabo ya saben que lo van a cometer; es un acto premeditado, sabiendo además que el propietario de lo que ellos (los piratas) van a usurpar desconoce que va a ser asaltado; además que, si éste lo supiera, no estaría de acuerdo y por ello se estaría procediendo en contra de su voluntad. Por el contrario, y ahí está la diferencia, el

---

<sup>181</sup> El concepto romano de *furtum* no se corresponde con el moderno de hurto, pues el *furtum* no es solamente la sustracción, el robo de una cosa, sino la sustracción fraudulenta con ánimo de lucro, ya sea de la misma cosa o bien de su uso y posesión.

corsario no se hace a la mar pensando ciertamente en que va a robar, ni tampoco actúa en base al desconocimiento de la presa elegida, porque ésta, cuando llega el barco corsario, tiene perfecto conocimiento de ello y de los motivos de su llegada. Lógicamente, se supone, que la presa no estará de acuerdo con la captura que de ella se haga por la embarcación corsaria y por tanto es algo en contra de su voluntad. Pero hay una gran diferencia, el pirata aborda a un barco seguramente ocupado por honrados tripulantes y pasajeros y el corsario detiene a una nave que posiblemente no lo tenía todo muy claro en relación con el Derecho Internacional Marítimo. Así pues, *Animus furandi* en el caso del pirata y no en el del corsario.

Ciertamente, cuando los romanos aplicaban sus leyes a piratas lo hacían basándose en el *Animus lucrandi* y no en *Animus furandi*, aunque a veces hubiere sido más justo juzgar y sentenciar de la misma manera a corsarios, aunque esto nunca fue así.

#### **f) Proceso de presas** <sup>182</sup>

Se llevaba a cabo siguiendo los pasos que desde el momento mismo del apresamiento de un buque cualquiera por un corsario, hasta que el proceso definitivamente quedaba cerrado, sentenciado, en pro o en contra de alguna de las partes:

1.- Para empezar, era preciso que el corsario apresador presentase un detallado informe de todo lo acaecido hasta el momento concreto del apresamiento. 2.- El Capitán del barco capturado, así como también sus tripulantes, habían de hacer una declaración que una vez trasladada a papel tenían que firmar al final de la misma. Dando fe de estas declaraciones era obligatorio que, asimismo, estampase su firma, junto a las de los anteriores, la persona que había llevado a cabo el interrogatorio en las dichas declaraciones, y que siempre era un alto personaje dedicado a este efecto. Igualmente firmaba en el mismo lugar el trujamán (traductor), en el caso de que hubiese intervenido como intérprete de las preguntas y respuestas efectuadas a lo largo de tales declaraciones; es decir, si el trujamán que hubiera ejercido sus funciones, sus traducciones también quedaban incluidas en el proceso. 3.- Una vez finiquitado todo lo anterior, la documentación de ello surgida era correctamente agrupada, paginada y

---

<sup>182</sup> Se entiende por proceso judicial los diversos pasos que se deben seguir de manera obligatoria cuando se está desarrollando un juicio. En este caso concreto se refiere a un *Proceso de Presas*.

cosida. Se adjuntaban a los documentos anteriores, igualmente cosidas, otras declaraciones, en esta ocasión de algunos de los tripulantes de la nave corsaria que hizo el apresamiento. Como en los anteriores casos, estos algunos debían firmar al pie de las manifestaciones que hicieren. **4.-** Hecho todo lo anterior, según se ha indicado, se unían al expediente otros documentos (aquélllos que hubiere), tales como los pasaportes, cartas de navegación, patentes, pólizas de cargamento y otros que se hubieran localizado en el barco apresado. **5.-** Terminadas todas las diligencias hasta aquí dichas se citaba a todas las partes involucradas en el proceso, por si alguna de ellas consideraba oportuno hacer alguna o algunas alegaciones, y, en el caso de no hacerlas, tal proceso seguía adelante. Si se interponían alegaciones estas quedaban incorporadas al expediente. **6.-** Realizado todo lo mencionado, el alto personaje que estuvo encargado del interrogatorio mencionado, que era denominado Ministro, dictaba sentencia, la cual era notificada a todos los interesados. La sentencia final y otras posibles notificaciones quedaban unidas al expediente de todo el proceso y debidamente archivadas.

Si alguna de las partes se creía perjudicada por la sentencia dictada podía recurrir amparada legalmente para hacerlo. Para ello tenía que dirigir un Recurso de Apelación al Ministro que había dictado la sentencia dicha. Tal recurso se unía a los Autos del proceso.

Si no existían apelaciones se procedía, sin más demora, para que la sentencia fuere ejecutada, e, inmediatamente, se ponía a la venta cuanto había sido apresado.

La totalidad de documentos que el proceso había generado quedaba, como hemos dicho, convenientemente archivada, con carácter reservado, en el Registro de Chancillería del Consulado, por si en algún momento posteriormente, si preciso fuese, hubiera que comprobarse como ocurrieron las cosas desde el comienzo hasta el final del proceso.

Un Proceso de Presas, lo acabamos de ver, se componía de una suma bien organizada de documentos y de un conjunto de actuaciones que no encerraban dificultades en su desarrollo; era, pues, algo fácil de llevar a cabo.

España procuró siempre que las *Ordenanzas de Corso* se cumpliesen de la mejor manera, insistiendo en todo lo relacionado con la legitimidad o no de las presas.

Era preciso e imprescindible que las autoridades de Marina se mantuviesen al margen en los procesos de presas. Los auditores, escribanos, alguaciles, y otros funcionarios, si intervenían, se les asignaba, como pago a sus servicios, una cantidad fija, que oscilaba entre 3 ó 4 doblones por presa, evitando así la asignación de unos aranceles indeterminados, y, además, porque con este sistema se reducía el tiempo de resolución del proceso de las presas, de otra manera habitualmente largo. En cuanto a las incidencias que pudieran surgir en la venta de las presas y en el reparto del dinero conseguido por ellas, quedaba en manos de ciudadanos honrados y entendidos en asuntos comerciales, elegidos por los Armadores y por las dotaciones de los buques corsarios captores de las presas.

No fueron pocos los Armadores en curso del siglo XVIII que se quejaron de los perjuicios que les ocasionaban algunos funcionarios que intervenían en las ventas y repartos de presas, de escribanos que con el pretexto de las fianzas durante sus tensas intervenciones en las descargas de los barcos capturados, y en aquellos repartos y ventas, dañaban su tiempo y su economía. Y no era eso lo más grave, porque hubo empresarios (Armadores) que aburridos y desilusionados por tanta negligencia y dilación de la administración en el papeleo burocrático, y las sospechas de que todo ocurría intencionadamente buscando con ello inmorales corruptas gratificaciones, abandonaban a veces los pleitos que les afectaban. Otros empresarios, en lugar del abandono, buscaron en otras actividades el ejercicio de sus trabajos en los cuales esperaban más rapidez y más afortunados finales.

Los corsarios, en líneas generales, por su origen y por otras diversas circunstancias, eran poco instruidos, y no es exagerado calificarlos como patulea de patanes, de gaznápiros poco inteligentes, sin los conocimientos ni modales precisos para detener un barco, que podía ser tanto *Buena Presa* como *Mala Presa*, subir a ese barco detenido y llevar a cabo lo que podemos denominar “*derecho de vista o inspección*”, revisar documentos, hacer preguntas y analizar respuestas, comprobar cargas y sus documentos acreditativos, documentación del mismo barco, y todas las averiguaciones necesarias para determinar si era legal o no su detención.<sup>183</sup> De ahí que la decisión de

---

<sup>183</sup> Referente a lo dicho sobre la ignorancia y poca instrucción de los corsarios en general, en caso de querer ampliar información al respecto, ver la obra ya citada de José Luís de AZCÁRRAGA Y DE

los corsarios captores era siempre la misma, con pocas excepciones, la de llevarse al buque detenido al puerto más cercano y en éste determinar si debía seguir apresado o puesto en libertad, siempre teniendo en cuenta las normativas procesales en vigor.

Para los que suponían *Buenas Presas* el problema para ellos no era tan importante, puesto que reunían todas las condiciones para ser detenidos y tenían que asumir su comportamiento y responsabilidades, pero para los que una vez llevados y retenidos en un puerto cualquiera resultaban ser *Malas Presas*, y por tanto capturados ilegalmente, sí suponía el hecho un auténtico deterioro en sus economías y una absurda pérdida de tiempo en sus planes y trabajo. Un abuso de autoridad y poder en detrimento de quienes por casualidad, o no, en un momento determinado tuvieron la mala fortuna de tropezarse con unos “cuatreros de mar”, impresentables analfabetos, patulea de patanes poco inteligentes (lo acabamos de decir), que toda su sabiduría e inteligencia se comprimía en la boca de un trabuco, en el cañón de una pistola o en el filo de una espada. Corsarios al fin.

### **g) Reparto de presas**

Las *Buenas Presas* que hacían los corsarios, tales como capturas de mercaderes enemigos, barcos de esclavos (esclavistas), turcos, moros (mahometanos), moriscos (recordamos, con este apelativo se conocía a los moros que después de la Reconquista de España se quedaron a vivir aquí, pero una vez ya convertidos al catolicismo y bautizados), y otros, es decir, el botín conveniente y legal según normativa, había que repartirlo (al menos teórica y legalmente hablando y ajustándose a las reglas consuetudinarias de la antigua Marina cantábrica) tal que: una tercera parte para la panática (provisión de pan para la nave corsaria apresadora) y para las municiones previstas y/o utilizadas; otra tercera parte para la nave en cuestión y para su artillería; otro tercio para el Armador y para las gentes que fuesen navegando en la embarcación corsaria en el momento de la captura. A la Corona le pertenecía una quinta parte de tal botín apresado (lo llamado “el quinto”),<sup>184</sup> así como también del vaso (embarcación, principalmente el casco), artillería y municiones que portase el buque capturado (en tiempos anteriores esto se le adjudicaba a la Real Hacienda). Pero el rey, de todo lo que

---

BUSTAMANTE, en Libro I, Capítulo VIII, página 121, en donde resalta la nula cultura y malas formas de los corsarios.

<sup>184</sup> Sobre “El quinto” hay varias referencias en este trabajo, como también las hay en algunas *Ordenanzas*.

a la Corona le correspondía por ese “quinto”, solía hacer voluntaria concesión al Armador para que lo repartiese según el Tercio Vizcaíno. Todo este sistema de repartir el botín capturado es lo que se conocía por ese nombre, es decir, como Tercio Vizcaíno.<sup>185</sup> El reparto, salvo casos concretos y distintas épocas, lo hacían Oficiales de la Real Hacienda, o, en su defecto, el Corregidor o Justicia, acompañado de una o de dos personas elegidas por el Armador y por gente de sus navíos, sin que por ello tuviesen derecho a emolumentos, y lo repartido debía, siempre, proceder de las denominadas *Buenas Presas*. En la *Ordenanza de Corso* del año 1674 (Carlos II) se especifica con detalle quienes debían de ser los repartidores.

Lógicamente, no todos participaban en el reparto de presas en las mismas condiciones. Independientemente de las características de uno o de otro barco, del tiempo embarcado en el mismo, etcétera, la categoría y funciones de cada individuo de la tripulación recibía más o menos cantidad. Por ejemplo: Guerra de la Convención (1792-1795). Presas francesas hechas cuando la toma de la Isla de San Pedro (Reino de Cerdeña). Felipe de Eguía, Teniente de Navío (equivalente en la actualidad a Capitán de Infantería de Marina y de los Ejércitos de Tierra y Aire), navío *Astuto*, 544 reales y 16 maravedíes de vellón; Doctor-Cirujano Francisco Ruiz, navío *Atlante*, 90 reales y 25 maravedises de vellón; Guillermo Cano, marinero, navío *San Agustín*, 20 reales y 4 maravedís de vellón; Alfonso Martínez, Ayudante de Brigada, navío *Gallardo*, veinte reales y 4 maravedíes de vellón (la misma cantidad que un marinero); Joaquín Carratalá, grumete, navío *Conquistador*, 15 reales y 3 maravedíes de vellón.

Quienes debían cobrar lo correspondiente en el reparto de presas no siempre, generalmente más bien lo contrario, se personaban ellos mismo a recibir sus dineros, por motivos de ausencia, sobre todo por estar navegando, y por otros. Al final, en el Apéndice Documental, en los *Poderes dados a terceros para cobrar lo correspondiente a presas*, incluimos once documentos que así lo confirman y que aquí y a continuación explicamos:

Jabeque *San Bruno*: Ayudante Artillero (en este caso un barco militar o una embarcación habilitada con militares y que hacía presas), Miguel Riera, natural de Castell de Castells, provincia de Alicante, perteneciente al Real Cuerpo de Artillería de

---

<sup>185</sup> El Tercio Vizcaíno está contemplado en las *Ordenanzas de Corso* de los años 1621 (Felipe III / Felipe IV) y 1674 (Carlos II).

la Marina de España. Da poderes a un tal Francisco de la Dueña Cavallero [Caballero] autorizándolo para que a su vez nombre a Pedro Prado, de Cádiz, para que éste cobre la parte proporcional que se le debe por intervenir en un apresamiento. Poderes fechados en Cartagena a 29 de enero de 1770.

Jabeque *Atrevido*: Pedro Antonio Torres, grumete. Daba poderes al Capitán de la Armada Bartolomé Sánchez para que cobrase en su nombre su parte correspondiente por haber intervenido en la captura del jabeque *Ysain*. Pedro Antonio no sabía firmar y lo hizo en su nombre un tal Francisco Domínguez. Data, Cartagena 4 de mayo de 1770.

Jabeques *Atrevido* y *Catalán*: Antonio Sánchez. Sirvió como Ayudante Artillero en el Cuerpo de la Real Artillería de la Marina Española (ya estaba licenciado cuando firmó estos poderes). Solicitaba sus dos partes de presa que le correspondían por haber intervenido en otros tantos apresamientos, navegando en dos embarcaciones distintas (los jabeques *Atrevido* y *Catalán*). Daba poderes de cobro al Capitán de Bombarda y Ayudante de Navío, Joseph Montes de Oca. Fecha, Cartagena 22 de mayo de 1770.

No se especifica el nombre del navío en el que iba embarcado cuando extiende estos poderes: Pedro María Navarro. Criado del Padre Capellán (en esta caso, cura del barco) Bartolomé Sánchez. El interesado daba poderes a Francisco Segales para que en su nombre percibiese lo que le pertenecía por su presencia y/o intervención en los apresamientos de los jabeques *Laz* e *Izain* (el nombre de este último podría ser *Ysain* / ver referencia anterior de Pedro Antonio Torres). La data es Cartagena 11 de marzo de 1771. En cuanto a lo de “*Criado del Padre Capellán...*” puede interpretarse como que el sacerdote de la embarcación en cuestión tenía a su servicio a un joven (o no joven) en su vida privada, como privilegio a sus actividades eclesiásticas, que bien pudieron ser en esta ocasión especiales por tratarse de un lugar y situación no habituales, ya que era navegando en un barco, militar o no, que hacía la guerra en corso. La mejor comparación de *criado*, haciéndola con nominativos de tiempos recientes, sería la de una especie de ama de llaves y/o de monaguillo. Que aquel *criado*, amo de llaves o monaguillo, según queramos, sabía firmar, cosa no muy normal en el último tercio del siglo XVIII, queda clara, puesto que él mismo firmó los poderes dados. Los curas participantes (como un miembro más de la tripulación) en la captura de presas también cobraban una parte proporcional al cargo que desempeñaban en el buque apresador. Veámoslo:

Fragata *La Juno*: El sacerdote Ramón Rodríguez de Lema, Capellán de la Real Armada Española y en esta ocasión de la fragata dicha. Daba poderes a un tal José

Andino, Oficial de Segunda Clase del Ministerio de Marina, para que en su nombre cobrase lo correspondiente a las presas en las que participó en la toma de las Islas de San Pedro y de San Antioco, del Reino de Cerdeña (Guerra de la Convención / ya hemos hecho menciones anteriormente), como miembro de la dotación del navío *Conde de Regla*. Firma el apoderamiento “*A bordo de dicha fragata... [La Juno]*” el día 25 de noviembre del año 1796. Firmas y otros datos, al final del documento.

Se trata de unas represas: el que recibe poderes es un tal Antonio Romaní y el que los da es el llamado Francisco Marty, Artillero de Mar, referido tal apoderamiento a diversas embarcaciones, dos en calidad de apresadas y una de represada. La captura de presas y represa tuvo lugar en el mes de noviembre del año 1769 y los poderes dados a Romaní están fechados en Barcelona 13 de noviembre de 1771, justo dos años después de los hechos. Es un documento interesante por aquello de que los jabeques argelinos *Sahin* y *Las* (unas veces *Las* y otras *Laz*, pero consideramos que se trata del mismo barco) habían apresado a un navío dinamarqués cargado de bacalao y a todos ellos los captura el buque en el que navegaba el Artillero de Mar, Francisco Marty, a los argelinos como presa y al barco de Dinamarca como represa. Marty, aún con su categoría dentro del Arma de Artillería, no sabía firmar.

Jabeque *Atrevido*: Joseph Ramírez, tripulante como Sangrador en esta embarcación. Le daba poderes, seguramente por estar ausente navegando (tal que otros casos) según su oficio, a su mujer, de nombre Margarita Día (tal vez Díaz). En el reparto de presa reclamaba su parte por haber intervenido en la captura de los jabeques *Alas* y *Sain* (unas veces *Izain* o *Ysain* y otras *Sain*, en estos documentos y en otros consultados) y un paquebote (no escribe nombre). El jabeque *Atrevido* formaba parte de la escuadra dirigida por el Capitán de Navío Antonio Varselo [Barceló]. Datado en Cartagena a 11 de marzo de 1771.

Embarcación *Ángel de la Guarda*: Sebastián Fábregas, marinero, natural de Siches (Barcelona) ... *Principado de Cataluña*... /// Bautista Plana, marinero, nacido en Llansa, o Llansá (en la actualidad, oficialmente Llança), provincia de Gerona ... *Principado de Cataluña*... Embarcado en la misma nave que el anterior y Comandante de la misma un tal Joseph Ruiz Bordón. Poderes y demás, igual que en el caso primero de los mencionados (jabeque *San Bruno*). Fecha, Cartagena 19 de enero del 1784. Corresponde este documento a los partes de presas hechas cuando capturaron al aquí llamado Comboy Grande de los ingleses.



Jabeque *San Luís*: es una presa hecha por los españoles en el Bloqueo de Gibraltar, también conocido como el Gran Asedio de Gibraltar (1779-1783). Se trata de la parte de presa que le correspondía a un tal Miguel García Cavallero [Caballero], muerto de un balazo el 12 de julio de 1782. Había sido hijo del que fuese 2º Contramaestre (ya fallecido), tal vez del mismo jabeque (no lo dice el documento). De su parte de presa el fallecido por disparo de bala dejó por heredera a su madre, de nombre Feliciano García (necesariamente debe haber un error en el orden de los apellidos del muerto por el balazo, dado que le colocaron el apellido de la madre en primer lugar, salvo que el fallecido padre igualmente fuese García de primer apellido). La madre del muerto Miguel García Caballero dijo que su hijo había ido anteriormente embarcado en la fragata *Santa Teresa* y también en la *Magallanes*, por lo que éste era acreedor, además de lo reflejado en este poder, ... *a muchas partes de presa de los convois* (convoyes) *a Riba*<sup>186</sup> *y a las de Indias*... Poderes dados al mismo individuo y circunstancias del referido anterior. En este caso, la data, en Cartagena a 2 de febrero de 1784. A los dos nombres de arriba, *Puerto Santo* y *Bres* [Brest] (arriba del documento, ángulo superior derecho) estimamos que se refiere a la Isla de Puerto Santo, una de las del Archipiélago de Madeira (Portugal) (ver en la última de estas anotaciones); y a la ciudad francesa de Brest, del Departamento de Finisterre, en la región de Bretaña. El Comandante del jabeque *San Luís* referido en este documento de poderes era Federico Gravina.<sup>187</sup>

Jabeque *Murciano*: ¿? Torres, cartagenero, Primer Carpintero de esta embarcación. Otros datos, similares al anterior. Fecha, Cartagena 5 de febrero de 1784.

Isla de Puerto Santo (Archipiélago de Madeira): militares de la 3ª Compañía del 5º Batallón (aunque no se especifica Arma, creemos que pertenecían a la Real Artillería de la Marina Española). Todos embarcados en el navío *San Carlos*. Juan Balero [¿Valero?], natural de Carcelén (Albacete), soldado; Ángel Joseph de Mattos, soldado y natural de Arronches (Portugal); Ramón García, natural del Puerto del Son (A Coruña), marinero; Pedro Espeli, Cabo, francés; Miguel Barbero, de Sevilla, Cabo; Jorge Medina, Cabo y natural de Almansa (Albacete); el Cabo Juan Ramón, de Socovos (Albacete); Diego García, Cabo, nacido en Hellín (Albacete); y el Cabo Manuel

---

<sup>186</sup> Riba. Sinónimos: costa, ribera, orilla, margen. Por tanto, creemos que se refiere a presas hechas cercanas a la costa marítima. También puede ser un error en la escritura y quiera decir "... a los convoyes arriba expresados..."

<sup>187</sup> Federico Carlos Gravina y Nápoli, militar y muy importante marino español, uno de los más egregios de todos los tiempos. Desempeñó muchas funciones y cargos, entre ellos el de 12º Capitán General de la Armada Española.

González (¿?), natural de Campillo de Ranas, provincia de Guadalajara. Es curioso comprobar como de un total de nueve, cuatro de estos militares son de la provincia de Albacete (en aquellos tiempos provincia de La Mancha). Data 9 de febrero de 1784. Los poderes a Francisco de la Dueña Caballero.

“El quinto” se justifica, o la regla de “el quinto,” se justifica por cinco razonamientos: 1.- Por el reconocimiento del Señorío y de la Realeza dichos unas líneas antes. 2.- Porque el súbdito es siempre de una naturaleza inferior a la de su Señor, y en cualquier caso supeditado a él en todos los órdenes de la vida. 3.- Por el agradecimiento eterno e infinito que el súbdito le debe en todo caso y circunstancia a su Señor por las mercedes que de éste recibe. 4.- Porque el súbdito siempre es amparado y defendido por su Señor. 5.- Por agradecerle el súbdito a su Señor el que éste le permita llevar a cabo los trabajos que ha hecho, los que está haciendo y los que hará en el futuro.

Es evidente que con nuestra mentalidad del siglo XXI enfrentarse a textos como este es complicado. Pero la historia no es como nosotros queremos que sea ni podemos verla y juzgarla con nuestro prisma de ahora mismo. Para ser justos con la historia hay que retrotraernos en el tiempo y llenarnos corazón y mente de empatía con aquellos que como súbditos o como Señores nos precedieron. Sólo así entenderemos lo que dicen y reflejan esas cinco razones que justificaban “el quinto”, solamente así, y no de otra manera, entenderemos la historia.

Los Reyes Católicos, en el año 1480, legislaron (como hicieron otros muchos) sobre el popular derecho de “el quinto”, que como ya sabemos no era otra cosa sino la cantidad que le correspondía a la Corona del total de las ganancias que los españoles en general obtuviesen tanto por mar como por tierra con ocasión de las guerras. Las ganancias corsarias, lógicamente, no iban a ser una excepción, en este caso, fuese en épocas de guerras o en tiempos de paz. Hay que decir, por si no lo hemos hecho antes, que las *Patentes de Corso* y los corsarios no eran algo específico en situaciones de conflictos armados declarados, sino, igualmente, en tiempos de paz (efectiva o no). En efecto, en este caso, era costumbre deducir una quinta parte de las presas marítimas que le correspondía a la Corona, y en situaciones terrestres, la misma cantidad de los botines ejecutados. Era “el quinto” un reconocimiento al Señorío y a la Realeza, que eran quienes ostentaban el poder de la Corona (algo hemos dicho). De ahí que aquellos que legislaban y quienes ejercían la Justicia no olvidasen nunca y tuvieran siempre en

cuenta lo que era y suponía aquel “el quinto”, es decir, que esta quinta parte de un todo ganado por tierra o por mar era especial derecho de la Corona. A todos aquellos que no cumplían con su obligación de entregar “el quinto” conseguido según lo hemos explicado se les perseguía y castigaba adecuadamente. Los Reyes Católicos, como acabamos de indicar, también legislaron sobre “el quinto”

Juan Francisco de Montemayor y Córdoba de Cuenca (1620-1685).<sup>188</sup> Literato, jurista y magistrado español nacido en Huesca, Señor de la villa de Alfocea (Zaragoza) va a escribir sobre la presas. En su obra *Discurso político histórico y jurídico del derecho y reparto de presas y despojos apprehendidos (cogidos / tomados) en justa guerra, premios y castigos de los soldados*, publicada en México año 1658, escribe ampliamente del corso marítimo al hacer referencias del derecho de presas, recurriendo a unas muy curiosas normas para determinar si eran legítimos o no los apresamientos y si los plazos del tiempo que debían de transcurrir para que el apresado estuviera en poder del apresador se respetaban o no, como también las seguridades que eran precisas para que el apresado no se viera entorpecido y vapuleado por los innumerables contratiempos que podían afectar a las presas ubicadas en puertos y cárceles del captor; habla de *Ordenanzas* diversas, etcétera. No es un tratado únicamente de temas marineros, sino que detalla cuestiones del ejército y otras varias. Su escritura en los inicios del libro, y también después en algunos casos, es abusiva en referencias historico-religiosas (sobradamente improcedentes vistas desde ahora mismo), con un reiterado nombramiento de personajes bíblicos que nada tienen que ver con el asunto-fondo de la obra, obra de escritura barroca, demasiado barroca, aún entendiendo que su escritura y publicación fue a mediados del siglo XVII. De lo dicho por De Montemayor y Córdoba de Cuenca, un individuo que siempre estuvo a favor del corso, vamos a comentar algunas cosas referentes a Presas. Veamos, pues:

Capítulo *Presas en la Mar ...si Su Magestad forma la Armada, a su costa, poniendo los baxeles [bajeles], armas, municiones, bastimentos y paga de la gente (paga de los tripulantes), todas las presas y ganancias le pertenecen absolutamente, sin que dicha gente tenga mas parte en ellas que la que el Rey quisiera darle* (sin que haya

---

<sup>188</sup> Desempeñó en Santo Domingo (América) varios cargos. Fue Capitán General en México, ocupando allí otros importantes empleos antes de éste. Fue el primer *Tratado* el suyo sobre el Derecho de Gentes publicado en América. En Aragón desempeñó la actividad de Juez de Encuestas, y Oidor en Cataluña de la Corona aragonesa.

que darle a la tripulación cosa alguna más, salvo si el rey contrariamente quisiera hacerlo).

Seguidamente explica De Montemayor que en el caso de que el rey pusiere la totalidad de lo anteriormente dicho, menos la paga de los tripulantes, sólo tendría derecho a tres parte del botín conseguido de las Presas capturadas, fuesen corsarios o piratas, y la cuarta parte restante sería para quien hubiera hechos los pagos de los tripulantes. En el caso de que este último además de los sueldos de la tripulación aportase los bastimentos, tendría derecho a la mitad del botín y la otra mitad sería para en rey... y *por lo mismo, si ultra [además de] de las pagas, y bastimentos, diere [pusiere] las armas, y municiones, este que las da [que las pone] deve [debe] llevarse las tres partes y su Magestad la cuarta por razon [razón] de haber puesto los baxeles*. Pero, independientemente de todo lo dicho, añade De Montemayor, que al rey hay que entregarle la quinta parte (“el quinto” Real / quinta parte, al margen de cuanto haya podico cobrar según los baremos). Todos estos cobros, para el rey o para quien fuere, se refieren a Presas y despojos de los botines conseguidos.

*... si Su Magestad forma la Armada a su costa...* Se está refiriendo, no a una Armada Real, sino a barcos dedicados al corsarismo por particulares. Porque continúa: *... esta misma orden de repartimiento se guarda quando [sirve cuando] entre particulares arman navios, si bien entonces no saca [no percibe] su Magestad el quinto Real, por tener hecha merced del [hecha donación de él] a los tales armadores*.

Capítulo *Presas de la Mar*. Punto 49 (página 49). “Después, por nueva orden que dio su Magestad, el año de mil y quinientos trece [1513]<sup>189</sup> al General Pedro Arias de Avila...<sup>190</sup> se especifica que las Presas que hiciere con ... *la Armada que lleva* [que como máxima autoridad manda], *en que* [en la cual] *el Rey pone los navios*, y

---

<sup>189</sup> Entre los años 1507 y 1516 reinó en España, como regente, Fernando “El Católico”, dado que su hija Juana I de Castilla “Juana la Loca”, la verdadera reina, no estaba en condiciones de reinar debido a sus limitaciones mentales.

<sup>190</sup> Pedro Arias de Ávila ó Pedro Arias Dávila, también conocido con el apodo de *Pedrarias* (1440-1531). Nombrado en el año 1513 Gobernador y Capitán General de *Castilla del oro* (territorios de los actuales países Nicaragua, Costa Rica, Panamá y parte norte de Colombia), asumiendo el cargo en 1514, ya con 76 años de edad. Fue el conquistador de los actuales Nicaragua y Panamá y fundador, en 1513, de la capital de este último país (la hoy denominada como Panamá la Vieja). Se caracterizó como hombre cruel en su trato con los indígenas e igualmente con los españoles que a su cargo tenía, por lo que fue llamado *Furor Domini* (Ira de Dios). Ordenó decapitar a Vasco Núñez de Balboa, prometido que lo era de su hija María de Peñalosa, y a Francisco Núñez de Córdoba, fundador de la ciudad de León, provincia de Jujuy, en Argentina.

*bastimentos de la gente* (ya explicado el significado de estos términos), *ultra el quinto deven* [deben] *darle las dos partes de las presas, y lo demas se reparte...* y se añaden una serie de etcéteras más o menos parecidas sobre ello.

Punto 50 (páginas 50-51). Hay nuevas instrucciones, o normas (Felipe II), que son ampliaciones-modificaciones de lo anterior. Dirigidas al Adelantado Pedro Menéndez de Avilés,<sup>191</sup> General de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias Orientales.<sup>192</sup> Se dice en estas nuevas normas que los beneficios de las Presas hay que dividirlos entre los Capitanes ... *y gente de guerra y mar de la dicha Armada...* Sigue hablando del Capitán General de esta Armada de Guarda... etcétera (Menéndez de Avilés). Y añade ...*como mas largamente aparece* [como más ampliamente se expone] *por* [en la] *Real Cedula* [Cédula] *despachada en esta misma conformidad* [publicada sobre el mismo tema] *el año siguiente de mil y quinientos setenta* [1570]. (Felipe II).

Detalla en su obra Juan Francisco de Montemayor una relación de Presas obtenida a partir de un documento que en nombre de Felipe II firma un tal Antonio de Eraso<sup>193</sup> con data en El Escorial a 5 de noviembre del año 1570.

Punto 51 (página 51). En Cédulas posteriores, años 1605 y 1608 (Felipe III), incluidas en el Sumario de Indias, se hacen nuevas modificaciones respecto a lo que venimos tratando hasta aquí. Posteriormente y para el Consejo de Guerra se hicieron nuevas *Ordenanzas* dirigidas al Gobierno de la Armada Real, firmadas por Don

---

<sup>191</sup> Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574). Militar y marino español. Estuvo de Gobernante en las Indias. En 1565 reconquistó La Florida (Estado del sur de Norteamérica). Fundó la ciudad de San Agustín, ubicada en el Condado de Saint John (San Juan), EE.UU. y gobernó en este lugar como Adelantado Mayor perpetuo. Fue también Gobernador de la Florida y de Cuba entre los años 1557 y 1574. Ocupó el cargo (antes dicho) de General de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias Orientales. Comendador de la Orden de Santiago. El Adelantado era un apoderado de realeza (de rey o de reino), cargo fundado en la lealtad y en las cualidades personales.

<sup>192</sup> A principios del siglo XVII ya estaba formada y funcionando. Su función consistía en escoltar a los navíos mercantes españoles y estaba integrada por ocho galeones y dos o tres pataches dotados de artillería pesada con tripulaciones de 1.100 de la Marina y 998 soldados. El galeón fue una nave de vela que se empezó a utilizar en los inicios del siglo XVI; embarcaciones lentas pero con gran poder destructivo, que tanto se podían utilizar como comerciales y/o de guerra. El patache era un barco de vela de dos palos; nave muy ligera y de poco calado, mezcla entre bergantín y goleta que en un principio se usó como nave de guerra y de más de 30 toneladas.

<sup>193</sup> Hay un error en lo dicho por De Montemayor. Antonio de Eraso fue Secretario de Estado de Felipe II durante los años 1581, 1582 y 1583, por lo que no pudo firmar en el 1570 este documento. El que lo firmó en nombre de Felipe II fue Francisco de Eraso (vida 1507-1570), Uno de los Secretarios de Estado más destacados, que lo fue de Carlos I y de Felipe II. Nótese que Francisco muere en el año 1570 y que Antonio toma el cargo después, en el 1581. Secretario de Estado era un cargo equivalente a Ministro.

Fadrique de Toledo,<sup>194</sup> datadas ... *en la Villa de Madrid...* y fechadas el el 24 de enero del 1633 (Felipe IV) y con un texto que vuelve a hablar sobre Presas hechas en el mar. En estas *Ordenanzas* de 1633 (Capítulo 397) explica como el rey se contentaba con recibir sólo “el quinto” del botín apresado, renunciando al resto, que había que distribuir entre la gente que hubiere participado en la Presa: *Después de haberse acabado de vender toda la hacienda [todo cuanto llevase el barco] y navios, se hará monton del dinero que hubiere procedido de ella [de lo conseguido en la Presa capturada], del cual se vaxaran [bajarán, descontarán] las costas [gastos] que se hubieren causado, y de lo que quedase se sacara el quinto que me pertenece como à Rey y Señor Natural, y lo restante se repartirá entre la gente que hubiera de haver [haber] según el sueldo que cada uno goza.*

Punto 52 (páginas 51-52). Año 1685 (Carlos II), de nuevo modificaciones pero sin notable variación en el orden general de su contenido (reparto de artillería, municiones *et álui*). No obstante, si se contempla en estas modificaciones la manera de repartir el botín apresado de dineros, perlas, joyas, oro y plata.

Antes de estas últimas *Ordenanzas* referidas (1633 / Cap. 397) lo que eran los barcos en sí, con sus aparejos, artillería, armas, municiones, etcétera, capturados a piratas y corsarios enemigos, pasaban, sin más, a ser propiedad del rey, pero a partir de ahora solamente las embarcaciones reales y sus anteriores dichos complementos, que por enemistad fuesen apresadas, serían para el soberano. El resto, incluido el dinero apresado, perlas, joyas, oro, plara, etcétera, se repartía, según hemos dicho, en proporción al sueldo cobrado.

*... oro, plata, perlas, y joyas que hallaren en ellos [en los buques del párrafo anterior u otros] o en otro cualquier navio que se rendiere y se averiguase que lo quito [quitó / robó] a navios que venían de las Indias Orientales a las Occidentales, ni lo hubieren robado en algunos pueblos de ellas, se han de repartir y dividir entre la gente de la Armada, excepto lo que pareciese [se averiguase] que tiene dueño conocido, porque esto a de ser restituído, no habiendolo poseiso el enemigo las veinticuatro horas*

---

<sup>194</sup> Fadrique de Toledo y Osorio / Fadrique Álvarez de Toledo y Mendoza (de ambas maneras)-(1580-1634). Militar y político español. I Marqués de Villanueva Valdueza y V de Villafranca del Bierzo. Capitán General de la Armada del Mar Océano y de la Gente de Guerra del Reino de Portugal, Caballero de la Orden de Santiago (más tarde fue Comendador de Valderricote de esta Orden y Trece de la misma / y también Comendador Mayor santiaguista). Etc., etc.

(recordemos lo hablado sobre el asunto de las veinticuatro horas en las Ordenanza de Corso año 1621 y Ordenanza de Corso año 1674) ... etc.

Punto 53 (página 52). *En cuanto a los prisioneros principales se aplicaría lo dicho en las leyes del reyno o Cédulas... etc.* (sic). Llega a esta conclusión De Montemayor porque afirma que no ha podido encontrar información alguna aparte de lo que dice en este su libro. Para nuestro trabajo tampoco es importante lo que al respecto añade referido a Presas y su reparto. En este caso, el rey Carlos II, indica que *de los prisioneros de calidad no se disponga sin pedirle primero cuenta* [permiso].

### **3) Corsarios, bucaneros, filibusteros**

#### **a) Piratería. Precisiones y orígenes**

La palabra piratería etimológicamente procede del griego y puede ser libremente traducida como *Correr la suerte* o *Intentar o buscar la suerte*.

El Diccionario de la Lengua Española (Edición 1970) define al pirata como *Ladrón que anda robando por el mar.* /// La piratería como *Ejercicio de piratas*” y como *“Robo o presa que hace el pirata.* /// También, tal que *Robo y destrucción de los bienes de otro* y por extensión ... *fruto de tales acciones.* /// Hay otras definiciones: *Ladrón que roba por los mares apresando embarcaciones* y *Sujeto cruel y despiadado.*

Camilo Barcia Trellez,<sup>195</sup> en el prólogo de la obra *El Corso marítimo, concepto, justificación e historia*, de José Luís de Azcárraga y de Bustamante, escribe lo siguiente: *... el pirata o vive al margen de la ley o encuentra en su violación sin escrúpulos, puntos de apoyo para coleccionar lucros que la imaginación popular ha de nutrir y desorbitar con sus aportaciones míticas.* Esto nos retrae a lo dicho en la Introducción sobre el pirata como individuo singularizado, sacado de sus violentas delincuencias para colocarlo en un contexto de equivocados romanticismos y de nefastos ejemplos de comportamientos, llevándolo así hasta el mito.

---

<sup>195</sup> Varios e importantes cargos y funciones, pero quiere que se le aplique su titulación de Patrón de Pesca de Altura. Escribió el prólogo de la obra que se cita en la siguiente nota a pie de página sobre De Azcárraga y de Bustamante.

José Luís de Azcárraga<sup>196</sup> define la piratería como ... *expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado.*

Philip de Souza<sup>197</sup> la definió tal que ... *bandidos armador cuyas actividades requieren por regla general el uso de barcos...*” Lógicamente, si de piratas de mar hablamos, sobra lo de *por regla general el uso de barcos*, puesto que éstos le son imprescindible al pirata para ejecutar sus acciones.

Daniel Webster,<sup>198</sup> dijo: *Un ladrón de mar, un hombre que se apodera por la violencia de la propiedad de otro en el mar; es aquel cuya profesión es navegar con el fin de robar y saquear; un bandolero del mar, que también roba en los puertos.*

El International Maritime Bureau (IMB) // Oficina Marítima Internacional, hace de la piratería la siguiente interpretación: *Todo acto de abordaje o intento de acceder a una embarcación con el aparente fin o capacidad real de cometer un robo u otro crimen usando la fuerza en la consecución de ese acto.*”<sup>199</sup>

Si nuestra definición sirve decimos que los piratas fueron unos individuos que, por codicia, sin instrucción, por malos instintos, por trastornos mentales y/o en algún momento rechazados por la sociedad en la cual vivían, se lanzaron a la aventura marítima del latrocinio, el robo, la extorsión, el rapto y el asesinato, según los casos, siempre con violencia y fuera de la ley.

De mujeres piratas hacemos solamente dos referencias puesto que apenas si la hubo ni fueron importantes. Ambas del siglo XVIII, época de oro de la piratería y, salvo equivocación, las únicas que fueron culpadas de actividades piráticas. Ellas fueron: la irlandesa Anne Bonny, primeros años del siglo XVIII, y Mary Read, inglesa de

---

<sup>196</sup> DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, JOSÉ LUÍS. *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*. Libro I / Capítulo X / página 127. Instituto Francisco de Vitoria. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Ministerio de Defensa. Madrid, 1950. De Azcárraga, ya fallecido, fue General togado de la Armada española, Asesor del Ministerio de Defensa de España, Catedrático de Derecho Internacional de la Universidad de Alcalá de Henares, profesor de la Escuela Naval de Marín (Pontevedra), Presidente del Sindicato de la Marina Mercante Española, Gobernador Civil de la provincia de Cáceres. etc. Escribió el guión de la película *Botón de Ancla*, basado en la vida y anécdotas de los guardiamarinas españoles.

<sup>197</sup> DE SOUZA, PHILIP. *Piracy in the Graeco-Roman World* (Piratas en el mundo Greco-Romano). University Press. Cambridge (Inglaterra), 1999.

<sup>198</sup> Daniel Webster (1782-1852), natural de los EE.UU. de América, fue abogado del Tribunal Federal Supremo, Senador, Secretario de Estado, etc.

<sup>199</sup> Departamento especializado de la Cámara de Comercio Internacional. (Traducción libre).



Londres, que pirateó en la misma época que la anterior. Llegaron a trabajar juntas. Fueron atrapadas y condenadas a muerte pero durante o a finales del proceso se habían quedado embarazadas (¿el destino o acto premeditado para evitar ser ejecutadas?) y por ello no fueron ahorcadas, dado que en Inglaterra las leyes prohibían ajusticiar con la última pena a las féminas en estado de gestación.

De cualquier forma, en la vida de los piratas sus ideales y esperanzas no iban más allá del hecho que ellos mismo estaban ejecutando en aquel momento y de los inseguros beneficios materiales de ahí derivados. Hombres salvajes y malvados hasta la crueldad. Sus vidas sólo se apoyaban en una base quimérica, en un pensamiento de igualdades y galardones tópicos, y poco más. Los *Barbanegra*, *Bartholomew Roberts*, *William Kidd*... y tantos otros, fueron perdedores desde antes de haber nacido y extraviados desde el momento mismo en el que no respetaban ni sus propias leyes ni sus propias vidas, vidas que se supone que, no obstante, aunque cortas fueron felices. Y dicen que hubo un pirata que sentenció lo que sin dudas era evidente: *Con una ocupación honesta consigues bajos salarios y duro trabajo, en cambio con esta entretenida y sencilla actividad tienes libertad y poder*. (Fuente: documental *Piratas en el mar del Caribe* / YouTube).

En cuanto a sus orígenes, la piratería puede encontrarlos en la Grecia antigua. Pero la denominación de pirata se conoce y se viene utilizando habitualmente a partir del siglo XV. Los siglos XIV, XV, XVI y XVII, y parte del XVIII, fueron de notable actividad pirática, pero entre estos hay que destacar los siglos XVI y XVII. También, aunque en menor grado, hubo pirateo en el siglo XIX y en algunas ocasiones, pocas, en el XX. En el siglo XXI los casos de piratería han sido breves y en muy determinados lugares, verbigracia, Indonesia, Malasia y Somalia, además de otros.

La historia de la piratería marítima se remonta a infinitos tiempos, a los tiempos en que el hombre por primera vez se subió en un barco. La historia de la piratería surge a un mismo tiempo que la navegación. Los anales de aquella tan remota Grecia, como, igualmente, de la antigua Roma, ambas ya perdidas en la noche de los tiempos, están plenos de anécdotas, de aventuras, de hazañas y de extravagantes y nefastos sucesos relacionados con la piratería. En el año 67 (d. C.), muy pocos años después de comenzar la Era que ahora nosotros vivimos, los romanos tuvieron mucho empeño e hicieron

muchos sacrificios y esfuerzos para erradicar piratas que desde hacía décadas venían actuando en el Mar Mediterráneo, una auténtica plaga en aquellas fechas, y si ello no era posible, al menos disminuir su cantidad y efectos.

No puede hablarse de los piratas de entonces sin hacerlo al mismo tiempo de Pompeyo Magno. Era tal el problema de la piratería que llegaron a amenazar seriamente al Senado romano y a las gentes romanas. Pusieron en grave peligro el suministro de trigo que desde las regiones cosechadoras del mismo llegaba a Roma, aparte de otras graves circunstancias añadidas.

Al hablar de los orígenes de la piratería (en esta ocasión se trata de unos hechos sucedidos en el Mar Mediterráneo occidental, incluido el Mar Tirreno), que tanto afectó a Roma (al Imperio Romano) en aquellos tiempos, hay que referirse a Plutarco.<sup>200</sup> Podríamos haber encuadrado estos acontecimientos en el Capítulo Piratas y corsarios en el Mediterráneo, pero por su cronología lo hemos hecho en este otro.

Habla Plutarco de los cilicios,<sup>201</sup> piratas que disponían de más de mil naves y cuatrocientas ciudades conquistadas y saqueadas después de duros asedios, desvalijando muchos templos romanos y capturando y robando otras tantas embarcaciones. En un principio los piratas cilicios estaban solos pero poco a poco se les unieron otros de origen sirio, chipriotas, cretenses, etcétera, sumando entre todos un auténtico ejército. El secuestro y la toma de ciudades eran las actividades preferidas de aquellos piratas. Así lo cuenta Plutarco en su *Vidas paralelas*.

Dice Plutarco:<sup>202</sup> *El poder de los piratas empezó en primer lugar en Cilicia, con unos comienzos oscuros y extraños que con una cierta celeridad tomó audacia y vigor en la guerra con Mitridates...* (Capítulo XXIV).

*Posteriormente y estando los romanos ocupados en sus guerras civiles y por eso habersén venido todos ellos a Roma, dejándose el mar sin vigilancias de ningún tipo,*

---

<sup>200</sup> Historiador, biógrafo, moralista y ensayista griego (Queronea 45 d. C. – Delfos 120 d. C. / Grecia en ambos casos). Escribió *Vidas paralelas*, obra en 7 Tomos. En el Tomo V, que contiene LXXX Capítulos, trató, en los XXIV, XXV, XXVI, XXVII, y, brevemente, en los XXVIII y XXXIX, el asunto de estos piratas.

<sup>201</sup> Naturales de Cilicia, nombre con el que se conocía antiguamente a una región al sur de la península de Anatolia, que actualmente se denomina Çukurova. Fue una entidad política en tiempos de los romanos y se extendía desde la costa sudoriental del Asia Menor (en la actualidad Turquía) hasta el norte y noreste de la isla de Chipre (una tercera parte aproximadamente de Anatolia).

<sup>202</sup> Textos de *Vidas paralelas*. Extractado y traducción del texto latino por Daniel Calixto Garrido.

*los piratas se masificaron y se esparcieron progresando en sus actividades piráticas...* (Capítulo XXIV).

*En muchos lugares los piratas establecieron apostaderos...* (Capítulo XXIV).

*Las naves piratas sumaban más de mil y eran cuatrocientas las ciudades que conquistaron...* (Capítulo XXIV).

*Los piratas con sus fuerzas se apoderaron de todo el Mar Mediterráneo interrumpiendo y paralizando totalmente la navegación y el comercio...* (Capítulo XXV).

Continúa escribiendo Plutarco que los romanos habían intentado sucesivamente por medio de unos u otros importantes personajes del Imperio, y con grandes inversiones de dinero público, el derrotar a todos aquellos numerosos, bien armados y sin escrúpulos piratas, pero todo fueron fracasos. Es entonces cuando, año 67 de nuestra Era, el tribuno de la plebe,<sup>203</sup> Aulo Gabinio,<sup>204</sup> presentó en el Senado la que pasó a denominarse *Lex Gabinia* (Ley Gabinia), por la cual se decretaba la elección de un hombre que tuviese rango consular (de Cónsul),<sup>205</sup> para definitivamente y sin más fracasos acabar con la piratería en todo el Mediterráneo. Y el elegido fue Pompeyo.

Cuando Gabinio presentó su ley ante el Senado consiguió que éste le concediese a Pompeyo (era íntimo amigo de Aulo Gabinio) los máximos poderes para dirigir la guerra contra los piratas, que como ya hemos apuntado, hacía algunos decenios que actuaban como tales invadiendo todo el Mar Mediterráneo y sus costas. Aquellos poderes se extendían, indeterminados y sin límites, a lo político, económico, de justicia, militares, etcétera. Entre las concesiones políticas se incluía la de poder escoger entre todos los senadores (en calidad de delegados) a los quince que él quisiera. En cuanto al mar, mando absoluto del mismo. En lo económico, coger del erario público y de los publicanos<sup>206</sup> la cantidad de dinero que Pompeyo considerase oportuna.

---

<sup>203</sup> Cargo de la antigua República de Roma que era elegido por los ciudadanos que componían la plebe. Era de carácter anual y fue creado en el año 494 (a. C.). Plebe: clase social baja.

<sup>204</sup> Aulo Gabinio (100 a.C. – 47 a.C.). Militar y político romano. Fue Cónsul además de tribuno de la plebe. Autor de la Ley que lleva su nombre: *Lex Gabinia* (Ley Gabinia).

<sup>205</sup> Cada uno de los magistrados que ejercían en Roma durante un año la suprema autoridad.

<sup>206</sup> Publicano: recaudador de impuestos o rentas públicas del Imperio Romano /// Entre los romanos, arrendador de impuestos o rentas públicas y de las minas del Estado.

La *Lex Gabinia* le permitía a Pompeyo, no el mando de una Armada, sino la autoridad sobre la totalidad de la flota del Imperio Romano, como también la formación de un gran ejército marítimo, y de tierra, si se lo proponía. Reunió para luchar contra los piratas 120.000 hombres (20 legiones)<sup>207</sup> de infantería y 5.000 de a caballo (*Equites legionis* / Caballeros legionarios) y 500 naves (que fueron 270 embarcaciones, de las cuales 70 eran galeras, es opinión de otros autores). Se le entregaron además 6.000 talentos áticos.<sup>208</sup> Asimismo, se le permitió que hiciese incursiones terrestres de hasta 75 kilómetros tierra adentro.

Pero la Ley Gabinia provocó problemas, hubo tensiones extremadamente fuertes, porque se consideró que no era oportuno concentrar tanto poder en un solo individuo (Pompeyo), con un tan elevado número de hombres y de barcos (eso aparte de los demás poderes). El pueblo llano (la plebe) sí estuvo de acuerdo con la dicha ley y así se manifestó en bloque ante las puertas del Senado. En éste, Julio César y Cicerón, apoyaron la ley, pero hubo senadores que no, entre ellos y con mayor ahínco el importante tribuno (lo fue también de la plebe) Trebellius, que intentó, aunque sin conseguirlo, parar la votación por medio de su veto.

Pompeyo Magno dividió el Mediterráneo en trece zonas o sectores, colocando en cada uno de estos el mismo número de hombres, suficientes en cada caso para reprimir con triunfo ataques piratas, y acometer él, con éxito, a los mismos en cada uno de aquellos sectores, lo que obligaba a los tales a huir, pero al hacerlo tenían, necesariamente, que meterse en otra de las zonas vigiladas, en donde otras naves romanas los esperaban y derrotaban.

Pompeyo basó también su triunfo en que sus ataques finales los llevó a cabo no solamente por mar, sino también por tierra. Sobre la estrategia y tácticas de Pompeyo el historiador Plutarco hace notables comentarios. La derrota de los piratas silicios fue total, por diversas razones, entre las que hay que señalar que éstos no tenían un mando unificado y porque sus embarcaciones, aunque en mayor número que las pompeyanas,

---

<sup>207</sup> Las legiones romanas eran unidades militares de infantería que en un principio estaban formadas por 4.200 hombres por unidad, pero que posteriormente llegaron a tener entre 6.000 y 6.300 efectivos. Una legión estaba compuesta por 10 cohortes y éstas comprendían 6 centurias cada una, sin incluir los mandos; sumaba, pues, total 480 legionarios una cohorte (80 hombres por centuria). Para una legión serían con estos cálculos 4.800 efectivos, más o menos, según al principio de la creación de las mismas.

<sup>208</sup> El talento ático, o talento griego, era una moneda de medida monetaria utilizada en la antigüedad. Tenía su origen en Babilonia pero fue muy utilizada en todo el Mar Mediterráneo en tiempos helenísticos y de las guerras púnicas.

eran de bastante menos porte. Y comentar, porque ello dice mucho a favor del Magno Pompeyo (al margen de sus cualidades militares), que a los vencidos piratas los trató en todo momento con suma clemencia y los puso a su servicio, asentando a un muy elevado número de ellos en distintos lugares de Anatolia y en otros sitios. Fue esta una determinación inteligente de Pompeyo: en lugar de castigar y/o ejecutar a los piratas derrotados les dio la posibilidad y los medios (tierras y lugares de vivienda) para poder vivir en el futuro pacíficamente, sin delinquir, e integrados en la sociedad de su tiempo.

Es sorprendente comprobar como cuando muchos piratas habían alcanzado un alto grado de poder y de riquezas (los hubo) teniendo la violencia y la fuerza como base de ello, se les daba protección y se les permitía huir (ocurrió en algunos casos y lugares) así, sin más, inocentemente, para evitarles ser castigados, porque si no había captura y detención no había posibilidad de sanción. Y aquellos piratas así tratados, ante la indiferencia de determinados gobernantes, “ciegos, sordos y mudos”, continuaban depredando sin precauciones y sin miedo alguno. Pompeyo Magno en ningún caso actuó de este modo, aparte de que aquellos sucesos tuvieron lugar en tiempos posteriores.

Pero sin remontarnos a Pompeyo Magno y al surgimiento de aquellos piratas por él reducidos comentar brevemente un ejemplo de aparición de otros, en este caso la transformación en considerable número de corsarios y/o marineros en piratas:

Inglaterra XVIII y sus guerras contra España y Francia. En aquel tiempo y circunstancias en la *Royal Navy* estaban alistados unos 55.000--60.000 hombres. Terminadas tales guerras hubo una notable reducción de plantilla, quedando solamente 15.000 individuos, por lo que los despedidos fueron alrededor de 40.000. Hombres sin trabajo que en muchos casos se vieron obligados a tomar drásticas decisiones como la de convertirse en piratas, donde conseguir rápida y abundante riqueza, a pesar de los grandes riesgos que ello suponía, era más fácil. No podemos obviar que el pirateo era una guerra económica y que el trabajo y la economía están íntimamente relacionados.

## b) Consideraciones sobre corsarios y piratas

Jurídicamente sí está claramente definido lo que era un corsario y lo que era un pirata, pero sin olvidar que la teoría era una cosa y la realidad otra (de esta diferencia se habla en distintas ocasiones en este trabajo). No obstante, si con la mentalidad y criterios actuales hacemos una definición de corso y de corsarios hay que decir que era una actividad de latrocinio y de criminalidad consentida, autorizada y avalada sin escrúpulos, con premeditación y alevosía, por las autoridades no adecuadas en este aspecto, incluidas las eclesiásticas, en beneficio de aquéllos y de ellas mismas; actividad ejecutada por medio de un antiético, vergonzoso, inmoral e injusto sistema de barcos, de marinería y de armamentos ofensivos. Muchos autores hubo, y los hay, que del corso opinaron más o menos así: Cesáreo Fernández Duro<sup>209</sup> y Francisco Javier de Salas, por ejemplo. Este último decía del corso: *Se trata de un acto de autorizada piratería.* (sic). Ambos autores basaban (entre otras razones) su opinión en contra del corsarismo, porque consideraban que éste se apoyaba tan sólo en cuestiones lucrativas.

Con nuestra mentalidad del momento, el corso (y la piratería) fue (al menos en muchas ocasiones) un claro modelo de latrocinio y de pillaje, de violencia, martirio y tortura, de terror, de esclavitud y muerte, consentido, amparado y apoyado, en unos casos por unos y en otros casos por otros, y en definitiva por todos, desde su invención hasta el final de su existencia. Y no valen justificaciones injustificables alegando que eran otros tiempos y otras circunstancias, o que fue inevitable su creación y desarrollo, porque robar, con y sin violencia, violentar, expoliar, apresar, esclavizar, martirizar, torturar, aterrorizar y asesinar, fueron hechos siempre condenables pero no siempre condenados. El corso fue un ejercicio de canallas, de determinada gentuza (gentuza, independientemente de sus modalidades sociales, jerárquicas, económicas, etcétera). Y no únicamente gentualla más o menos humilde, sino, asimismo, de tontos y de listos, de cultos e incultos, capitalistas, burgueses, nobles de alto y de menos alto copete, reyes<sup>210</sup> y papas, etcétera, etcétera. Fue el corso-pirata un sarcasmo, una injuria, una no ética e injusta guerra de todos ellos contra todos.

---

<sup>209</sup> Cesáreo Fernández Duro (zamorano / 1830-1908). Capitán de Navío de la Armada Española, escritor e historiador.

<sup>210</sup> Dice ZACKS, RICHARD. *Ibidem*: “El rey podía recibir una décima parte del botín por conceder la patente...” (Patente de Corso).

No se deberían admitir sobre el corso-pirata justificaciones injustificables cronológicas ni circunstanciales, ni históricas, económicas, guerreras, políticas y/o religiosas de uno u otro tipo, ni cualquier otra disculpa, como tampoco deberíamos estar de acuerdo con aquellas opiniones (aunque cada quien pueda tener las suyas propias) que hablan de que no pudo evitarse la creación y funcionamiento del corso. El corso (y la piratería, que tanto da) fue, ni más ni menos, que una escuela de malandrines (musulmanes y cristianos, o cristianos y musulmanes), en unas ocasiones autorizado y en otras no tanto.

*El pirata es por mar lo que por tierra es un salteador de caminos; y el corsario es por mar lo que por tierra es un guerrillero.*<sup>211</sup>(sic). Aun considerando que efectivamente hubo, en muchos o en muy muchos de los casos, una clara distinción entre corsario y pirata, las afirmaciones de Cayetano Leygonier, y más o menos las de otros autores por el estilo, no se ajustan exactamente a la realidad. No fueron tan nítidas las diferencias y circunstancias entre unos y otros, es decir, entre corsarios y piratas. Que hubo distintas maneras de proceder entre aquéllos y éstos... ciertamente sí, pero no siempre. Habría que establecer un cuadro estadístico, cosa difícil, o imposible, para delimitar cuando el corsario actuaba como tal y cuando lo hacía, amparado en su *Patente de Corso*, como un auténtico pirata, no menos ladrón y sanguinario que los propios piratas.

Lo que sí está claro es que en cualquier circunstancia y momento los piratas de todas las latitudes y banderas fueron evidentes leyendas y que lo continuarán siendo ahora y en tiempos posteriores.

Alberico Gentili<sup>212</sup> se refiere a los piratas con los más abruptos calificativos. Dice de éstos que en todo momento fueron unos delincuentes fuera de la ley, y enemigos violentos y acérrimos de la humanidad. Y comenta también que todo aquel que comprase a los piratas, directa o indirectamente, cualquier artículo por ellos vendido, que como comprador no tendría en ningún caso título de posesión de lo adquirido, ello, independientemente de que el adquiriente supiese o no si lo comprado

---

<sup>211</sup> LEYGONIER Y MÁRQUEZ, CAYETANO. *La guerra del corso, Asociación Nacional para la defensa de las costas* (pág. 3). Barcelona, 1898.

<sup>212</sup> Alberico Gentili (1552-1608). Jurista italiano, protestante, emigró a Inglaterra en donde en la Universidad de Oxford fue profesor de Derecho Civil. Fue uno de los primeros escritores que hubo sobre Derecho Internacional Público.

procedía de los piratas. Verbigracia, cuando en una ocasión los ingleses compraron ciertas mercancías a los piratas tunecinos, mercancías que éstos habían robado atacando y abordando a barcos españoles, Gentili abogó porque los ingleses tenían la obligación de restituir a los españoles las compras hechas a los piratas de Túnez.

Arthur Nussbaum,<sup>213</sup> en su libro *Historia del Derecho Internacional* (páginas 87 y siguientes) incluye un estudio pormenorizado de la obra de Alberico Gentili, en el cual dice que éste jurista italiano muestra una exagerada condescendencia con los corsarios en su libro *El derecho de la guerra*. Contrariamente, Nussbaum en el suyo, en su libro, al hablar del botín apresado por aquellos que lo hacen con *Patente de Corso*, muestra una nítida opinión condenatoria de los corsarios, y, como muestra, menciona a unos corsarios holandeses que atacaron a barcos españoles, haciendo una clara denuncia en contra de aquéllos calificándolos de piratas. Está muy claro que Althur Nussbaum aplica su propia versión de jurisprudencia, falsa jurisprudencia, porque si los holandeses atacaron a los españoles con *Patente de Corso* no eran piratas, sino únicamente corsarios. Tales holandeses fueron posteriormente detenidos en alta mar por los ingleses, amigos en aquellos días de los españoles, y llevados prisioneros a Inglaterra. Se deduce, pues, que los ingleses fueron los auténticos piratas y en ningún caso los holandeses. Gentili está totalmente en contra de los piratas pero no en contra de los corsarios. Estas divergencias entre Nussbaum y Gentili son una muestra más de las dificultades para establecer la línea que separa a un corso de un pirata y que los intereses de unos no son idénticos a los de otros, y que por tanto, tal que Gentili y Nussbaum, la jurisprudencia es considerada y aplicada según conviene.

Nosotros estamos totalmente en contra de la condescendencia y sentimientos de Alberico Gentili en favor de los corsarios. Porque, verbigracia, refiriéndonos al siglo XVII, y concretando al periodo entre los años 1621 (finalización de la *Tregua de los Doce Años*,<sup>214</sup> de la cual hablaremos seguidamente) y 1697, sólo los *honrados* corsarios españoles de Vizcaya llegaron a ejecutar bien pasado el número de 7000 apresamientos,

---

<sup>213</sup> Arthur Nussbaum (1877-1964). Alemán de origen judío. Fue una autoridad en Derecho Internacional Comercial y Privado. Fue profesor en la Universidad de Berlín antes de nacionalizarse como ciudadano de EE.UU. En este país dio clases como profesor en la Escuela de Derecho de Columbia. Escribió en alemán y en inglés.

<sup>214</sup> *Tregua o Paz de los Doce Años* fue un Tratado de paz, como su nombre indica, firmado el 9 de abril de 1609 entre España y las Provincias Unidas de los Países Bajos y que finalizó el año 1621. Supuso una interrupción de la *Guerra de los 80 Años* que mantenía la Corona Española con las Provincias del Norte de los Países Bajos.



buena cantidad de ellos totalmente ilegales, con el consiguiente quebranto para las economías de los ingleses y franceses, neutrales en aquellos momentos, para los musulmanes, igualmente neutrales (al menos oficialmente) y para los holandeses que, éstos sí, a partir del 1621 y finalizada la dicha tregua pasaban a ser enemigos otra vez.

Los corsarios vizcainos, actuaban con excesiva frecuencia en contra de normas y leyes establecidas, cuyas actuaciones incluían extorsión y malos tratos a personas, sin excluir tortura y asesinato en muchos casos, etcétera.

Los corsarios vizcainos desarrollaban su trabajo sin consideración alguna al más mínimo precepto, atacando a cualquier barco que se encontraban, sin tener en cuenta sus circunstancias y/o bandera, desde las costas mismas de Vizcaya y a lo largo de todo el Atlántico francés hasta las costas de Bretaña y Poitou, navegando también frecuentemente por el río Loira.

Perseguían y agredían a toda nave que entrase o saliese de Morbiban,<sup>215</sup> haciendo lo mismo en Brest. Arrasaron regiones tales que la Isla de Noirmoutier, Islas de Pilier, Belle-Île-en-Mer e Isla de Yeu.

Una vez concluida la *Tregua de los Doce Años* (1621 / También denominada *Tregua de Amberes*), entre España y Holanda, que se había firmado el 9 de abril de 1609 y que había supuesto un paréntesis de la *Guerra de los 80 Años* (*Pax Hispánica*) los corsarios vizcainos incrementaron en gran medida sus ataques (entre 1621 y 1635), apresamientos y robos a embarcaciones holandesas, que transportaban éstas valiosas cargas navegando por aquellas regiones marítimas. Otro tanto hacían con barcos galos, sin respetar la neutralidad de Francia<sup>216</sup> y sin que las autoridades competentes hiciesen lo más mínimo para evitar sus tropelías.

Francia tenía una buena flota de embarcaciones para vigilar y defender sus puertos y sus costas, y no se comportaban precisamente de una forma piadosa cuando atrapaban a corsarios españoles, puesto que no tenían, en la mayor parte de las veces, ningún inconveniente para colgarlos de inmediato en el palo mayor de sus propias

---

<sup>215</sup> Departamento francés situado en la región de Bretaña, que recibe su nombre del golfo de Morbidan.

<sup>216</sup> El apoyo que Holanda había tenido de Francia y de Inglaterra desde el inicio de la *Guerra de los 80 Años* para conseguir la independencia de España se lo habían retirado estas naciones, por lo que pasaron a ser neutrales. Para ello se firmaron entre España, Francia e Inglaterra los siguientes acuerdos: con Francia, *Paz de Vervins 1598* / Con Inglaterra, *Tratado de Londres 1604*.

naves. A los que no ahorcaban los enviaban directamente a galeras. En este caso eran los mandamases españoles los que protestaban, pero, con el espíritu de represalia siempre a flor de piel, los franceses ni escuchaban y éstos, los españoles, tomaban el camino directo de la venganza y, sus consecuencias: *...el derecho que se arrojan los enemigos para causarse recíprocamente un daño igual o mayor que el que han recibido.*<sup>217</sup>. Pura *Ley del Talión*.

En sus actuaciones, los corsarios vizcainos contaron en muchas ocasiones con la valiosa información que les facilitaban determinados espías que trabajaban para ellos, e incluso con información que les llegaba de algunas autoridades, que se preocupaban más de ayudar al delincuente que de hacer cumplir la ley. E incluso en sus tripulaciones los corsarios vizcainos llevaban enrolados a individuos franceses conocedores de las zonas por donde navegaban, lo que suponía una ventaja más para ejecutar sus depredaciones.

En el siglo XVII se otorgaron a los vizcainos alrededor de 470 *Patentes de Corso*, sobrepasando las 600 en algunos periodos, llegando a superar en determinados casos las 750. Una auténtica exageración que no se correspondía con las circunstancias ni necesidades precisas.

De los corsarios guipuzcoanos puede sin duda decirse lo mismo en todos los sentidos que de los vizcainos; como ejemplo, dos casos: Pedro de Aguirre, de San Sebastián, primer tercio del siglo XVII. Maltrataba a las tripulaciones de las naves que apresaba, por lo que armadores extranjeros llegaron a protestar por ello ante la Corona española, sin que ésta atendiese en lo más mínimo tales protestas, dando permiso, contrariamente, a Aguirre, “El Campana”, que así se apodaba, para que atacase, con o sin razón, a quien decidiese hacerlo. /// Lope de Aguirre (coincidencia de apellidos), de Oñate, provincia de Guipúzcoa (1511-1515 ¿? – 1561). Él mismo se apodaba como “El Peregrino”. Otros apodos: “Lope el Loco” y “Lope el Tirano”. Llevó a cabo sus múltiples fechorías, incluidos los asesinatos, no en las regiones de las que estamos hablando, sino exclusivamente en Sudamérica.

---

<sup>217</sup> CUNDÍN SANTOS, MARGARITA. *Aproximación al Diccionario de la negación — Represalia* (página 578) / (Memoria presentada para optar al grado de Doctora en Filosofía y Letras). Universidad del País Vasco / Servicio Editorial, 2000. Caudín toma esta frase del *DiccionarioVOX / Editorial Larousse – Edición 2009* y nosotros la tomamos de ella.

San Sebastián y Hondarribia (en Guipúzcoa) eran dos lugares auténticamente de corsarios, las dos más importante de corsarismo del Cantábrico y de la península en el siglo XVII. Los vascos en general, siglos XVII y XVIII, fueron los principales corsarios en aguas europeas. El Señorío de Vizcaya disponía en aquellos tiempos de 77 buques corsarios. Las dos poblaciones mencionadas eran las más importantes en suministrar embarcaciones y corsarios al rey. Y algo muy curioso y cierto: pocos fueron los piratas y corsario enemigos que sobrevivieran una vez apresados por los vascos.

Con referencia a los corsarios, al margen de lo que acabamos de decir sobre los vizcainos, creemos oportuno hablar aquí y ahora de un documento anónimo localizado en la Biblioteca Nacional que como encabezamiento dice: *Papel tocante a corsarios que presenté en una junta en que me hallé a 8 de mayo de 1623 años*<sup>218</sup>.

Independientemente de que en Vizcaya u otros lugares hubiere más o menos corsarios, con sus *Patentes de Corso* debidamente otorgadas, el firmante de este documento, dividido en puntos, que presenta en aquella junta (tampoco especificada), dice, además de otras cosas, que *Este punto trata de que haya corsarios...* Pide en su escrito que se fabriquen y que haya un número mayor de barcos en España y que se haga una renovación en cuanto a las leyes existentes que obligan a que sean buques del país los que carguen todos los productos nacionales que se exporten, y que, en cualquier caso, no se prefiera a éstos por naves extranjeras, porque *Esto lo tengo por muy conveniente y la misma ley hizo el Rey de Inglaterra*<sup>219</sup> *poco a [hace poco tiempo] con estar aquel reino tan abundante de navíos y marineros.* Esto de alguna manera enlaza con el comentario siguiente que incluye corsarismo: *Que sean preferidos en los fletes los navíos naturales de mayor porte, porque aunque para de [la] guerra y andar en corso [se] requiere sean ligeros y veleros para alcanzar al enemigo o retirarse, pero para que [se] fabriquen navíos de consideración es conveniente renovar esta ley.*

Prosigue el autor del escrito hablando de cómo los Reyes Católicos, Carlos I y Felipes II, aprobaron que sí hubiese corsos, y que solamente Felipe III ... *reparó en ello por la opinión en que le pusieron [por los consejos que le dieron] de que hacían a toda ropa [que los corsarios actuaban con violencia y sin acatar normas], y el señor Rey*

---

<sup>218</sup> Biblioteca Nacional. Sala Cervantes / Manuscritos antiguos / Año 1623 / MSS 2354-33 folios 283-284.

<sup>219</sup> Jacobo VI de Escocia y I de Inglaterra.

*Felipe III, habiendo concedido estas licencias [Patentes de Corso] en las cortes [Cortes] de Valladolid de 604 [1604], después también las rebocó [revocó]... y continúa algo después en el texto escrito: ... el rebocar [revocar] las licencias [Patentes de Corso] el Señor Rey Don Felipe III fue respeto [respeto / a causa] de la paz con Inglaterra (Tratado de Londres 1604) y treguas con rebeldes...*

Añade más tarde quien escribe y no firma: *...yo tengo una de esta calidad [una Patente de Corso], que no habiendo jamás tenido intención de ser corsario la tomé para replicar a su magestad (como lo hice) el defecto que tenía para su servicio concederlas [las Patentes de Corso] con esta limitación, porque quitado este defecto sería para estos Reinos aumento de navíos y de hombres de valor... etc.*

Y sigue añadiendo para finalizar: *...y es preciso quitar el defecto de no dar licencias... [Patentes de Corso] ... (···)...los corsarios quieren llevarse provecho y sin ello no quieren aventurar su persona... (···)... cuando paz con Inglaterra y tregua con los rebeldes eran menos importantes los corsarios y agora [ahora] que hay guerra abierta con los holandeses de Justicia se debe quitar la limitación dicha [limitación en la concesión de Patentes de Corso]... (···) ... los factores [en este caso quienes se ocupaban de la recepción, expedición y entrega de equipajes, mercancías, etc. en un puerto] y cónsules [en este caso, agentes encargados en un puerto de proteger a las personas y sus pertenencias] que hay en los puertos de mar son más maliciosos que los corsarios mismos, cohechan [sobornan a funcionarios públicos] a los Justicias [en este caso quienes ejercían justicia] y ministros [en este caso, alguaciles u oficiales inferiores de justicia] de ella y les apoyan [ayudan]... (···) ... falsedad en la Justicia con acusaciones falsas a los despojados... (···) ... Hay que ordenar que cada aventurero [corsario] cuando hiciere presa [hiciere capturas] traiga consigo por lo menos dos de las personas de la presa que hiciere [para] que sirvan de testigos de sus propias causas... para evitar sospechas de no haber actuado ‘a toda ropa’ [impetuosamente y con iniquidad]... etc.*

Aparte de otras, se deducen varias cosas de lo que escribe y afirma el para nosotros desconocido personaje: **1.-** Que efectivamente es un personaje que tiene autoridad para participar en una junta que según se desprende es de cierta importancia y opina en ella por escrito hablando de corsarios. **2.-** Que lo de hombre importante se certifica cuando el rey (Felipe III) le concede una *Patente de Corso* sin ser corsario y

sin tener deseos de convertirse en tal, permitiéndose *replicar* por ello al monarca. 3.- Que aunque es partidario de que existan tales *Patentes*, aún considerando el excesivo número que hay de las mismas en unos o en otros lugares (como ejemplo vease lo antes dicho sobre las de Vizcaya), está a favor de que se concedan otras, pero con un control que cuando escribe no lo hay. 4.- Que la concesión de *Patentes de Corso* es asunto desorganizado y defectuoso que perjudica a la Marina Real limitando el número de barcos y de hombres capaces. Es decir, SÍ al otorgamiento de *Patentes de Corso* NO al desorden para concederlas. 5.- Que generalmente los corsarios no eran de fiar y que ejecutaban sus acciones sin atenerse a normas y leyes establecidas.

En el resto del escrito habla de corsarios ejemplares contemporáneos suyos, de distintas nacionalidades, incluida España, pero que no viene al caso detenernos hablando aquí de ellos. Refiere la valentía y conocimientos prácticos de los corsarios ingleses y holandeses, comparando con éstos las deficiencias “*hasta hoy en día*” de los corsarios españoles, salvo en tiempos del Duque de Parma<sup>220</sup> y corsarios de Dunkerque y de Gravelinas armados por éste, cuando ... *las órdenes del Duque de Parma les hacían temblar* [a los corsarios] *y obedecían de inmediato hasta que aquello cesó porque el Archiduque Alberto*<sup>221</sup> *pensando ganar* [ganarse] *por amor a los rebeldes* [Provincias del Norte de los Países Bajos] *reformó a los dichos corsarios... etc.*

... *cuando las presas son abundantes, el número de depredadores aumenta, haciendo así presión sobre la población de las primeras. Una vez que el número de presas comienza a decaer, la población de depredadores también disminuye...*

---

<sup>220</sup> Alejandro Farnesio (Alessandre Farnese)--(1545-1592). Duque de Parma, de Piacenza y de Castro. Apodado “Rayo de la Guerra”. Militar y diplomático italiano al servicio de la Corona de España. Capitán General de los Tercios de Flandes, Capitán General del Ejército Español invasor de Francia (1590). Luchó en Francia en las Guerras de Religión del lado de los católicos y en contra de los protestantes. Luchó en la Batalla de Lepanto contra los turcos, en los Países Bajos contra los rebeldes holandeses y en la Guerra Anglo-Española. Caballero del Toisón de Oro. Hijo de Octavio Farnesio y de Margarita de Parma, hija ésta (ilegítima) de Carlos I de España y V de Alemania (nieto pues del Emperador Carlos).

<sup>221</sup> Archiduque Alberto de Austria (1559-1621). Fue Gobernador General de los Países Bajos. Virrey e Inquisidor de Portugal. Canciller Mayor de Castilla. En nombre de España firmó la *Tregua de los Doce Años*, de la que ya hemos hablado. Casado con Isabel Clara Eugenia, prima hermana suya y sobrina de Felipe II, tío también del Archiduque. Su padre fue Maximiliano II de Habsburgo y su madre María de Austria y de Portugal, hija de Carlos I, por lo que el Archiduque Alberto fue también nieto del Emperador Carlos. Alberto de Austria (el Archiduque) y su esposa Isabel Clara Eugenia llegaron a ser soberanos de las Provincias Unidas de los Países Bajos. Antes de todo ello fue religioso: Arzobispo de Toledo y Cardenal de la Iglesia Romana (renunció a los hábitos).

Este texto de Yanis Varoufakis,<sup>222</sup> que es totalmente ajeno a asuntos maríneros (aunque no lo parece), bien puede aplicarse, no obstante, puesto que el corsarismo también es economía y finanzas, entre y además otros, a corsarios en general y en particular a lo que acabamos de escribir sobre el corso vizcaino y sus ataques disminuidos una vez que se pone en vigor la *Tregua de los Doce Años* (1609) y su posterior aumento una vez finiquitada ésta (1621) y recuperadas las acciones bélicas entre España y Holanda.

Holanda y los holandeses. España perjudicó, y mucho, al comercio marítimo, y por esto a la economía, de Inglaterra, Francia, Holanda y otras naciones europeas. Holanda, cansada de aguantar las impertinencias y daños causados por los corsarios vascos españoles, hizo a la mar una considerable flota y la envió en contra de éstos y los eliminó sin contemplaciones. La más importante flota naviera de Europa entre los años 1500 y 1700 era de los holandeses, mayor que la de Inglaterra y mayor que las de Alemania, España, Francia y Portugal juntas, aunque su marina de guerra entró en decadencia en el siglo XVII, sin posibilidades de proteger a sus naves mercantes, las más atacadas por los corsarios y piratas de todas por la valía de lo que transportaban. Ello ocurrió en el año 1663, con Felipe IV aún como rey de España.

Francia y los franceses. Francia había hecho lo mismo años antes, 1624 y 1635. Felipe IV el monarca español en aquellos años (lo fue desde 1621 hasta 1665) Francia tenía una aceptable flota mercante pero de cabotaje y de porte deficiente; su comercio interior superaba al exterior.

Inglaterra y los ingleses. Inglaterra, alrededor del año 1670 y una vez concluidas sus guerras civiles (1642-1651), aumentó su flota mercante, llegando a ser unos años después (1700) la más importante, no sólo de Europa, sino del mundo. Pero antes de todo eso, finales del siglo XIII e inicios del XIV, no era así, y, es oportuno decir aquí, que el 6º rey inglés de la Casa Plantagenet, Eduardo III (1284-1327 / reinado 1307-1327) decía refiriéndose a los españoles: *Tanta es su soberbia que habiendo reunido en las aguas de Flandes una gran escuadra, tripulada por gente armada, no se limitan a jactarse porque destruyen nuestras embarcaciones y dominan los mares anglicanos* (se

---

<sup>222</sup> Yanis Varoufakis (Atenas 1961). Economista greco-australiano. Catedrático de teoría económica en la Universidad de Atenas y Ministro de Finanzas en el Gobierno de Alexis Tsipras. Texto sacado de su obra *El Minotauro global*. Libro de bolsillo (página 59 / *La paradoja del éxito y las crisis redentoras*). Impreso en Novoprint. Sant Andreu de la Barca (Barcelona), 2015.

refiere a los mares ingleses por aquello de que éstos eran religiosamente anglicanos), *sino también por invadir nuestro Reino*. Se quejaba Eduardo III de *los malhechores de San Sebastián, Fuenterrabía, Lequítio y Motrico* (todos estos de Guipúzcoa); de los *vizcainos de Bermeo y Portugalete; de cántabros de Santander y Laredo*; y, asimismo, de *asturianos y gallegos*. Fueron todos ellos un cierto mal y pesadilla para los ingleses.

Ha quedado dicho hace un momento que *...los corsarios vizcainos contaban en muchas ocasiones con la valiosa información que les facilitaban determinados espías que trabajaban para ellos...* Hemos consultado un documento ubicado en la Biblioteca Nacional<sup>223</sup> que suponemos es copia del original (nada indica), por su tipo de letra y porque no tiene la firma de quien lo produce y al que éste llama memorial; tampoco especifica con claridad a que año se refiere, pero creemos cierto, después de haber estudiado tal documento, que es al año 1617. Memorial que habla de espías en el mundo del corsarismo.

Explica declaraciones hechas sobre espías por un escocés de nombre Juan Guidon (en el documento el nombre está repetido y no bien plasmado, por lo que hemos elegido la versión de mejor lectura). Relata que: *...a veintidós de este mes de diciembre [1617] llegó aquí Juan Guidon (¿?) que dice que estuvo sobre [en] la costa de la Rochela<sup>224</sup> en el principio de noviembre de este año y vido [vio] entrar en diferentes puertos de aquella costa cinco nabios españoles presos por corsarios Franceses y otras naciones...*

Le comenta Juan al autor del memorial que aquellos cinco navíos iban cargados, unos de azúcar, otros de brasil<sup>225</sup> y otros con diversas *mercaderías*. Y que existían individuos que entraban *disimuladamente* en los puertos españoles (se refiere a los puertos de mar que España tenía en las costa atlántica de Holanda cuando aquellos eran de propiedad española) para informarse (espíar) de las salidas que de los mismos hacían *...los nabios naturales della* [de ella, de España]... y avisar para que fuesen capturados. (Guidon era un espía más, o un contraespía)

---

<sup>223</sup> Biblioteca Nacional. Sala Cervantes / Manuscritos antiguos / Sucesos desde el año 1611 hasta el 1617 / Año 1617 / MSS 2348-78 (folios 531 y 532).

<sup>224</sup> Rochela o Rochelle. Ciudad francesa con puerto de mar, en el Atlántico, equidistante de Bretaña y del País Vasco francés.

<sup>225</sup> Se refiere al *Palo de Brasil*, también denominado *Árbol de la Felicidad* o *Palo de Agua*. Planta de origen tropical, especialmente de Brasil. Ornamental, usos medicinales y como colorante.

... *A cuyo respeto* [al respecto] *presento un memorial a S. M.* (Su Majestad / Felipe III)... *etc.* Y sigue escribiendo el autor del memorial algo que por su redacción no queda claro: ... *pidiendo cierta deuda que se le deve* [debe] *y comisión* [orden escrita para que una persona faculta a otra para que haga algo] *para ir a visitar los puertos de España para descubrimientos de los corsarios, y los que sacan oro y plata...* *etc.* La redacción barroca de este documento, y de otros por el estilo, impide a veces, tal que ahora, precisar puntualmente su significado. Porque ¿quién pide la deuda que se le debe y comisión (encargo para desempeñar una función) para ir a visitar puertos, etc, el Juan o el memorialista? Suponemos, por lo que después se lee, que es el memorialista el solicitante. La reclamación monetaria reclamada es de una tercera parte del botín tomado a los dichos corsarios después de haber sido denunciados: ... y [a] *los que sacan oro y plata* [el] *que los descubriere, como descubridor, mande V. M.* [envíe Vuestra Majestad] *para que le acuda* [llegue] *con puntualidad la tercia parte.* (Sueldo de espía)--(¡Las cosas claras, Majestad!). En este caso se refiere a un *descubridor* cualquiera. No obstante, lo para nosotros barroco del documento, nos autoriza a una cierta, aunque leve duda, respecto a si es el memorialista o Juan Guidon el peticionario.

*Digo que aunque el dicho Juan Guidon es Católico bien intencionado y platico* [práctico, conocedor] *en estas materias* (buen espía), *y ser notorio que los corsarios de todas las naciones que roban sobre* [en] *las costas de España, socolor de tratantes*<sup>226</sup>...*etc* En un amplio texto que continúa a esta etcétera, el memorialista sí pide para él (ahora no hay duda) la comisión correspondiente (monetaria y de ocupación de cargo): ... *entran en los puertos de España* [los corsarios extranjeros] *para* [y] *cuando salen a la mar toman* [capturan] *los nabios* [navíos] *de los naturales della* [de ella, de España] *y se proveen de vituallas* (quiere decir antes de salir de los puertos) *y espían* [a] *los nabios de los naturales de España* [españoles] *para cuando salen a la mar tomar* [atrapar] *los nabios y hechan* [echar] *la gente a fondo* [arrojar al fondo del mar a las tripulaciones de los barcos capturados]...(···) ... *no hará el efecto necesario* [conveniente] *la comisión que pido porque la Justicia ordinaria que es la que avía* [había / debería] *ayudar a los denunciadores, como ignoran las malicias de los enemigos* [corsarios enemigos] *se dejan ganar de la liberalidad y dádibas* [dádivas] *que les hacen con malicia para este efecto* [los que deben aplicar la justicia se dejan

---

<sup>226</sup> Socolor: pretexto para disimular una acción cualquiera, en este caso para hacersen pasar por tratantes (comerciantes que compran géneros para revenderlos).



sobornar por las dádivas que para ello reciben de los corsarios enemigos]. Y entre los que reciben ofrendas “*de los corsarios extranjeros*” como soborno incluye también a Factores y a Cónsules (ya mencionados en la página 145) ...*que son los que ayudan a encubrir todas las malicias...*” y a continuación escribe ...*la Justicia, que avía [había / habría] de ser en favor de los denunciadores es contraria...* (···) ...*de suerte que [por lo que] los denunciadores por fuerza han de ser de los mismos [corsarios] extranjeros porque [se] conocen los unos a los otros y saben los secretos, lo que no pueden alcanzar [saber] los naturales españoles [y por ello] no solo pierden las esperanzas de la tercia parte de la denuncia [del montante conseguido por la denuncia] que les toca [corresponde], sino [que] quedan descubiertos para el castigo y persecución que les hacen sus naturales [sus compatriotas]...* (···) ...*de manera que si hubiere quien manteniase [mantuviese] y entendiese a los denunciadores [españoles] a que tuviesen cierta la parte [la tercia parte] que les cabe [corresponde] de la denuncia [por la denuncia] fuera [sería] de mucha importancia para el servicio de Su Magestad [Majestad / Felipe III] y bien público de España y daño de los enemigos della [de ella]...* (Petición global, para todos, incluido el memorialista).

De los Factores y Cónsules extranjeros, unos por el mero hecho de serlo y otros por estar casados con españolas, como, asimismo, españoles del mismo rango, ubicados en puertos españoles, dice que negocian y ...*hacen partes con herejes como unidos con ellos y hasta dentro de las Indias tienen correspondencia con otros factores, que por medio de los unos y de los otros sacan la substancia [riquezas en este caso] del oro y plata de España con que [se] enriquecen los enemigos...* (···) ...*y por medio de los corsarios susodichos [mencionados anteriormente] quitan la potencia de los naturales tratantes de España de navíos y [de] marineros con que quedan [quedándose] los enemigos dueños absolutos de la substancia de España y potencia de navíos por la Mar...* (···) ...*y de esta manera los naturales españoles no tienen hacienda segura...* (···) ...*tengo experiencia por la comisión que tuve en estas materias sobre [en] la costa de España el año de noventa y siete [1597] y ceso [cesando] al año siguiente por menester [necesidad] de Su Magestad [Majestad] que está en el cielo [Felipe II]...* (···) ...*los daños de ahora han nacido de la falta de [por no tener] Armada del Mar Océano...*

El memorialista llega a la conclusión de que es necesario elegir a una persona (él ya lo fue con Felipe II) que tenga las condiciones de hombre de confianza y experto en corsarios y en las marrullerías de éstos, y con conocimiento de idiomas, sin importar la nacionalidad del mismo, es decir, sin que sea *conditio sine qua nom* su procedencia. Habría que darle amplios poderes al tal individuo para que actuase como, por ejemplo, una especie de Visitador General, y así disponer de la autoridad suficiente para investigar y tomar decisiones, de cualquier tipo, respecto a cualquier enemigo, corsario o no, como, igualmente, referente a Factores y Cónsules portuarios, españoles o extranjeros. No parece exagerado el memorial que le dirige a Felipe III, detallado informe sobre corsarios y mandamases portuarios y diversas circunstancias a todos ellos referidas, circunstancias no precisamente halagüeñas.

Para informarnos del corsarismo de Vizcaya y Guipúzcoa y de lo con ello relacionado hemos consultado a: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austria. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, de Enrique Otero Lana /// *Marins basques du temps passe baleines, corsaires et filibustiers*, de Louis Colas /// *Los piratas vascos*, de Mikel Rodríguez Álvarez /// *Corsaires basques et bayonnais du XV au XX siecle*, de Pierre Rectoran.

### **c) Bucaneros y filibusteros**

Ya dijimos que no era fácil establecer una clara diferenciación entre corso y pirata en sus comportamientos, aunque sí en cuanto jurídicamente se refiere. Cosa igual ocurre para hacer una nítida distinción entre aquellos y bucaneros y filibusteros. No obstante, hay que indicar que bucanero era cualquiera de los corsario-piratas que en los siglos XVII y XVIII se dedicaban al saqueo de los dominios de España en ultramar, y que los filibusteros fueron unos piratas que a lo largo del siglo XVII estaban y actuaban en muy elevado número en el Mar de las Antillas,<sup>227</sup> y que además de ejercer el pirateo realizaban cuantas acciones podían para conseguir la independencia de las posesiones españolas en América.

Pero es preciso matizar sobre si los filibusteros fueron o no estrictamente piratas. Sí lo fueron si nos atenemos únicamente a sus acciones de robo, ultraje, tortura y

---

<sup>227</sup> El Mar Caribe es un mar abierto tropical del Océano Atlántico, situado al este de América Central y al norte de América del sur. También es conocido como Mar de las Antillas. Es una masa de agua adyacente al Océano Atlántico y al sur del Golfo de México.

asesinato, entre y además de otros abusos, pero no lo hubieran sido en tanto en cuanto a sus ataques a las tierras y bienes de España en ultramar, como entidad política que eran en América, si se les hubiese podido aplicar lo dicho en la Convención de Londres de fecha 20 de diciembre de 1841, Convención anglo-sajona del 9 de marzo de 1879 y Tratado de Washington datado el 6 de febrero de 1922, de los que ya hemos hablado en este trabajo, y se hubieran tenido en cuenta al juzgar a tales filibusteros. En la ejecución concreta de actos en contra de España fueron unos insurrectos, unos rebeldes, unos sublevados, pero no unos piratas (sus hechos no eran atentados que afectasen de manera global a todas o a la mayoría de naciones). Pero estas Convenciones y Tratado, que así lo aclaran, surgieron algunos años después de ya haber desaparecido los filibusteros, y, como es lógico, no pueden modificar la general calidad de piratas de éstos. No pueden aplicarse aquellas Convenciones y Tratado ni real ni históricamente.

En el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua,<sup>228</sup> pueden verse las definiciones siguientes: **Bucanero.** *Pirata que en los siglos XVII y XVIII se entregaba al saqueo de las posesiones españolas en ultramar* (más o menos ya definido). **Filibustero.** *Nombre de ciertos piratas que por el siglo XVII infestaban el Mar de las Antillas // El que trabajaba por la emancipación de las que fueron provincias ultramarinas.*<sup>229</sup>

Efectivamente (lo hemos dicho varias veces), no es fácil establecer con claridad las diferencias existentes entre corsos y piratas, y acabamos de decir que otro tanto ocurre entre bucaneros y filibusteros, y de éstos con aquéllos, porque, en definitiva, todos se dedicaban a lo mismo, con ligeras diferencias, es decir, al chantaje, la extorsión, el robo, el saqueo, a la retención de personas, a capturar y vender esclavos, a pedir rescates, en muchos caso al asesinato, etcétera.

En cuanto a los bucaneros, Lucena Salmoral en la introducción de su libro<sup>230</sup> dice: ... *fueron miembros de una gran familia europea de grandes marinos que se adueñaron de los océanos americanos durante la mayor parte de la Edad Moderna...* (sic). Y luego comenta lo que él cree que fueron los tres principales motivos (no los

---

<sup>228</sup> Decimonovena Edición / 1970.

<sup>229</sup> *Ibidem.*

<sup>230</sup> LUCENA SALMORAL, MANUEL. *Ibidem* (Introducción / pág. 17).

únicos) por los que todos estos individuos llegaron hasta América: **1º** La aparición en el continente americano de grandes tesoros de oro y de plata (principalmente), en unos casos robados por los españoles a los indígenas, y ellos, los bucaneros, robándoselos a su vez a los hispanos. En otras ocasiones en busca de aquellos metales preciosos extraídos (no precisamente por ellos) de zonas mineras allí explotadas. (Estas fueron las causas principales). **2º.-** El que en Europa hubiere gran cantidad de personas con escasos medios, o con ninguno, de subsistencia. **3.-** La decadencia general que España sufría, sin elementos precisos para mantener en ultramar los territorios descubiertos y conquistados.<sup>231/232</sup>

Todo ello es cierto, pero sin olvidar otros motivos, también notables, mencionados igualmente, algunos de ellos, por Lucena Salmoral, para justificar la gran desbandada de gentes (piratas y corsarios incluidos) que emigraron desde Europa a las Américas. Los hubo que huyeron de la justicia, para evitar sentencias condenatorias después de haber cometido actos delictivos (que no fueron pocos). Por la mera búsqueda de aventuras. Etcétera.

Y hay que añadir otras razones para entonces haber emigrado a América: **a.-** Por proselitismo y fanatismo religiosos (católicos, protestantes, hugonotes, calvinistas, etcétera). **b.-** Por obligaciones laborales de quienes estaban empleados en la administración, en la política, en el Ejército, en la Marina, etcétera. **c.-** Por motivos estrictamente familiares. **d.-** Buscando, además de mejoras económicas, promocionarse socialmente.

La emigración desde Europa hacia América fue mayoritariamente masculina, sobre todo en los primeros años del descubrimiento, aunque esto sin hacer una exclusión total de mujeres, que aunque en mucho menor número también fue importante en tiempos posteriores.

Consultando a Pierre Chaunu<sup>233</sup> tenemos una clara visión de la emigración de españoles a América a lo largo de 144 años de los siglos XVI y XVII, emigración que,

---

<sup>231</sup> LUCENA SALMORAL, MANUEL. *Ibidem* (pág. 21).

<sup>232</sup> LUCENA SALMORAL, MANUEL. Ya trata estos asuntos en su obra anterior *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Editorial MAPFRE, Madrid, 1992.

<sup>233</sup> CHAUNU, PIERRE (1923-2009). Historiador social y religioso de Francia y especializado como historiador hispanista sobre la América española (siglos XVI, XVII y XVIII). Entre los años 1955 y 1960 escribió (12 volúmenes) *Seville et l'Atlantique (1504-1650)* /// Sevilla y el Atlántico (1504-1650). Obra

sin duda, incluyó a muchos que una vez en aquel continente se convirtieron en piratas y en corsarios, sin obviar que algunos de ambos grupos ya eran o habían sido piratas cuando partieron desde España hacia las Américas:

Cifras de emigrantes españoles a América desde 1506 hasta 1650 / 144 años

De 1506 a 1560 -----	85.671 individuos
De 1561 a 1600 -----	157.182 “
De 1601 a 1650 -----	199.816 “

Cantidades ascendentes

=====  
Total ----- 242.669 individuos

Sería muy útil un estudio (nosotros desconocemos si lo hay / creemos que no) detallado de cuantos fueron los varones que incluían esas cifras, así como de mujeres, edades de unos y de otros, profesiones y otras circunstancias personales. Pero más interesante y útil, en el caso que nos ocupa, sería saber el número de piratas y de corsarios que hubieron en esos 242.669 individuos.

Es a mediados del siglo XVII cuando surge en América todo un mundo pirático tal, o parecido, a como venía ocurriendo en Europa. Aparecen entonces los bucaneros y los filibusteros, por este orden, piratas autóctonos americanos que tantos problemas le crearon a la monarquía española. La decadencia general de España, reiteramos, tuvo mucho que ver con el nacimiento de bucaneros y de filibusteros.

Tanto ganado había en La Española que los nuevos inquilinos de la isla (los franceses / los españoles la habían abandonado) comenzaron a sacrificar reses y a salar y a ahumar sus carnes. El término bucanero se deriva de *bucan* o *boucan* (plural *boucaniers*), que significa “asar carne”, así como igualmente se refiere a unos aparatos especiales para ello utilizados (*una parrilla de maderas verdes* dice Lucena Salmoral), y de ahí el nombre de Bucaneros de estos individuos recién venidos a La Española, en donde llegaron al mismo tiempo a disponer de una buena base de operaciones. La técnica de ahumar carne no tardaron los nuevos isleños en aprenderla de unos indios nativos (caribeños) de la isla, los indios Arawaks. Con aquellas carnes ahumadas y con

---

hecha pública por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, año 1983. En un principio fue publicada en París por la Editorial Ecol Hautes Etudes en Sciences Sociales. Chaunu fue uno de los más prestigiosos hispanistas contemporáneos, habiendo desarrollado su labor docente en la Universidad París- La Sorbonne. Las cifras aquí colocadas sobre la cantidad de emigrantes españoles en las fechas indicadas las hemos tomado de su obra.

las pieles de las reses sacrificadas comerciaban con los tripulantes y pasajeros que se acercaban a la isla para comprar, vender o intercambiar productos. Las aguas de La Española y las cercanas a ellas eran en aquella época las de más circulación de barcos del Caribe. Pero los españoles pronto entendieron que se habían equivocado en un principio por haberse marchado de La Española e intentaron conquistarla de nuevo, cosa que hicieron, y fue entonces cuando los bucaneros pasaron a una pequeña isla, vecina de la anterior, de nombre Isla Tortuga,<sup>234</sup> en donde se establecieron y se fortificaron. Dice José Luís de Azcárraga que fue en aquel momento cuando los bucaneros “... *de matarifes de reses se convirtieron en carniceros de hombres.*” Tortuga, así llamada por su gran parecido con el caparazón de este reptil, tiene una superficie de 400 kilómetros cuadrados, resultado de su longitud de 40 kilómetros por 10 de anchura (no todas las referencias coinciden) y su máxima altura sobre el nivel del mar es de 450 metros.. En aquellos tiempos el norte de esta pequeña isla estaba deshabitado porque no era posible su acceso, pero si era fácil la llegada a la parte sur, en donde existía un puerto natural lo suficiente profundo para que en él atracasen barcos de gran calado. Isla Tortuga tenía (y tiene), además de otras características, arrecifes y montañas (sierra central muy abrupta) que suponían un muy buen refugio para piratas.

El ganado cimarrón (animales / también esclavos, que habiendo sido domésticos huyen al campo y se vuelven salvajes) era muy abundante en la isla La Española, en una parte de esta isla que prácticamente no estaba poblada: toros, vacas, caballos y jabalíes. Los bucaneros cazaban a estos animales, que una vez cazados los descuartizaban, cortaban sus carnes en lonchas alargadas que después ahumaban y vendían según lo dicho. Aquellas carnes cocinadas (*viande boucanné*) fueron famosas y muy solicitadas, entre otros, por las tripulaciones de las naves piratas y corsarias que por allí navegaban. Las artes culinarias de los *boucaniers* (en lengua inglesa *bouccaneers*) fueron muy mucho apreciadas y bien pagadas por quienes hasta La Española llegaban. Había bucaneros que se dedicaban exclusivamente, o estaban especializados, en la caza de toros, vacas y caballos, otros lo estaban en la caza del jabalí. Para otros era una tarea mixta. Dedicaban gran parte del año a estas cacerías (hasta seis meses, o más, e incluso dos años). Después de esas campañas, lo conseguido en ellas (carnes secas y pieles) lo

---

<sup>234</sup> Isla Tortuga está situada al noroeste y a muy poca distancia de la República de Haití, la cual dispone de su soberanía. En ella estaban los ingleses cuando de la misma fueron expulsados por los franceses (año 1640) y esto supuso una gran ventaja para los piratas, porque a partir de entonces dispusieron éstos de gran libertad de acción sin ser molestados. Isla Tortuga fue descubierta y bautizada con tal nombre por Cristóbal Colón en su primer viaje a las Américas.

vendían a quienes podían: a los barcos dichos que por allí pasaban y a agricultores y/o comerciantes de Tortuga o cercanos a esta isla. Vendían y cambiaban (un trueque) y por medio de cualquiera de los dos sistemas conseguían comprar las herramientas precisas para ejercer su trabajo: armas, municiones, pólvora, y otros. Aquellas carnes cocinadas (*viande boucanné*) fueron famosas y muy solicitadas.

Hay que tener en cuenta que las pieles, aparte de la carne para comida, tenía múltiples aplicaciones: arreos para animales, armaduras, calzado, vestimenta, artículos relacionados con la navegación, envases, etcétera. También el dinero conseguido por sus actividades cinegéticas lo empleaban en el juego, bebidas alcohólicas, tabaco, drogas y mujeres. Dormían en chozas y en cobertizos de hojas y de paja, o a la intemperie, a donde volvían después de sus descansos y vida de “buena marcha”, y no mucho después regresaban a sus actividades de cazar y cazar. Llevaban holgados pantalones de diversas bastas telas, y camisas largas e igualmente anchas (nunca ajustadas). El calzado que se ponían se lo fabricaban ellos mismos de las pieles de sus animales desollados, generalmente de cerdo o de vaca. También se colocaban fajas de cuero ajustadas en las que portaban varios grandes cuchillos y una bolsa repleta de pólvora y de proyectiles. Lucena Salmoral, del que nos hemos servido para algunos detalles aquí dichos, dice que los bucaneros “...portaban también en la cintura una malla que les servía de mosquitero.” Gorra aviserada para protegerse del sol y de la intemperie. Disponían de escopetas, sables y espadas, además de los cuchillos mencionados. De todas sus armas la escopeta era la más importante.<sup>235</sup> La pólvora que utilizaban era especial (pólvora de bucanero), fabricada en Cherburgo (Francia), que transportaban dentro de calabazas ahuecadas, tal que las que utilizaban para llevar agua, vino u otras bebidas, nuestros campesinos en tiempos pasados no muy lejanos.

Lucena Salmoral dice que el bucanero *Comía lo que cazaba, pero su manjar predilecto era el tuétano de los huesos*. (Los filibusteros hicieron lo mismo posteriormente).

¿ Pero cuál era el verdadero origen de los bucaneros ? No se puede afirmar taxativamente su procedencia. Lo cierto es que un día, cualquier día, aparecieron en la isla La Española. Bien pudieron ser un *tótum revolútum* de desertores de buques

---

<sup>235</sup> Para detalles concretos del armamento del bucanero y especialmente de sus escopetas, consultar a Manuel Lucena Salmoral en cualquiera de sus obras ya citadas.

procedentes de Europa (franceses e ingleses sobre otros), delincuentes de la peor ralea (asesinos incluidos en algunos casos), gente en busca de dinero y de aventuras, corsarios arrepentidos, piratas, colonos fracasados de distintos países, gente contraria a vivir en sociedades organizadas, etcétera. Aunque siempre, o casi siempre, originarios de Europa. Escribe Lucena Salmoral: *Algunos de ellos, pocos, llegaron a ser personas notables, honorables terratenientes, médicos, poetas y hasta un futuro arzobispo de York llamado Lancelot Blackburne*. Y añade: *Los bucaneros podían tener futuro, pero no pasado*. Diversos autores han barajado distintas hipótesis al respecto, pero una afirmación con garantías al cien por cien del origen exacto de los bucaneros todavía no se ha dado. De cualquier manera, además de a otros autores, es oportuno recurrir a Lucena Salmoral, en su obra ya varias veces citada, página 151, donde éste incluye gran cúmulo de detalles al respecto, pero que nosotros omitimos, lógicamente, por no ajustarse a este trabajo, por su extensión y por no incurrir en plagio. Lo cierto es que los bucaneros llegaron a La Española y que allí se quedaron.

Estando en La Española los bucaneros, los españoles les hicieron guerra porque para éstos los bucaneros suponían un peligro. Recordemos que los españoles se habían marchado con anterioridad abandonando la isla, pero ahora volvieron y la reconquistaron, echando de ella a los asadores y ahumadores de carne, que es cuando se fueron a vivir a Isla Tortuga.

Pero en Tortuga no había ni caballos, ni vacas, ni toros, ni cerdos cimarrones, ni otros medios de subsistencia y, de algo tenían que vivir los bucaneros, por ello se hicieron piratas. Además, el oficio de pirata era mucho más rentable que el trabajo de cazar, asar y ahumar carne de cimarrones.

Ya en Tortuga los bucaneros, dirigidos y mandados por Olivier Levasseur,<sup>236</sup> se organizaron y crearon una cofradía, o algo parecido, que llamaron *Los Hermanos de la Costa*, y se agruparon y constituyeron una especie de Estado, con unas normas de

---

<sup>236</sup> Olivier Levasseur (¿1680-1690? / 1730). Pirata francés que operaba habitualmente en el Océano Índico, apodado *La Buse*, o *La Buche* (“el cernícalo”), debido a la rapidez con la que disparaba sobre sus enemigos. La leyenda de este pirata es fascinante. Cuando estaba en el cadalso a punto de ser ahorcado lanzó a los presente un criptograma en el cual estaban los datos precisos para encontrar un gran tesoro que él mismo había escondido; desde entonces muchos han sido los que han dedicado incluso años buscando tal tesoro, pero sin encontrar nada. Dicho tesoro provenía, en parte, de la presa que hicieron, entre él y el pirata inglés John Taylor (lo llevaba como compañero), del navío portugués *Nuestra Señora del Cabo* (*Virgen del Cabo*), de 800 toneladas, 72 cañones, y cargado de oro y de joyas. Levasseur fue finalmente capturado y ahorcado, un 7 de julio del año 1730, en la Isla Bourbon, actualmente Isla Reunión.



excelentes resultados. No les faltaban pertrechos ni cuanto necesitaban para vivir, navegar y atacar a todo tipo de barcos que encontraban, muchos de ellos navíos españoles. Lavasseur hizo prosperar Tortuga, que se convirtió en punto de encuentro y refugio de piratas, y él, personalmente se hizo rico y sus negocios cada día fueron más prósperos, además de acrecentar su fama y de convertirse en modelo para otros piratas. Puede decirse, y es cierto, que los bucaneros se convirtieron en piratas en el momento mismo en que llegaron a Isla Tortuga.

Los bucaneros eran individuos procedentes de muy diversas nacionalidades, sin organización política ni monarcas que los encuadrara en una determinada entidad político-social-económica; unos, podemos decir, auténticos anarquistas (ya lo hemos referido). Se dedicaron, en pleno centro del Caribe, al asalto y robo de barcos y de núcleos urbanos, más o menos pequeños, generalmente españoles, dado el mayor número de éstos en la zona. No tenían ni gobierno ni bandera y no pertenecían a ninguna de las ideas religiosas del momento: católicos, anglicanos, hugonotes, calvinistas, u otros. Con códigos de conducta de difícil o imposible comprensión para quienes no eran ellos mismos. En definitiva, unos ácratas libertarios de la peor calaña.

A lo largo de los siglos XVII y XVIII el término bucanero, combinado con el de filibustero, llegó a usarse como sinónimo de pirata (la piratería siempre incluyó en sus listas a miserables, desheredados y lo peor de la sociedad). Pero en este caso había una cierta diferencia entre unos y otros, y es que mientras los bucaneros-filibusteros ejecutaban sus depredaciones por mar y tierra, los piratas lo hacían únicamente por mar. Fueron todos excepcionalmente diestros disparando con los mosquetes, que por cierto eran unas armas de fuego muy modernas en aquella época, usando además una pólvora de superior calidad que la normalmente utilizada por entonces, denominada “pólvora de bucanero”, fabricada en Cherburgo (Francia).

Alexander Olivier Exquemelin<sup>237</sup> nos ha aportado relatos, unos ciertos y otros no tanto, porque a la verdad une la fantasía, de sus experiencias vividas durante sus trabajos de conquistador por tierras del Mar Caribe. Tanto él como otros cronistas

---

<sup>237</sup> Alexander Olivier Exquemeling (¿1645-1707?). Escritor –Historiador francés conocido por ser el autor de una de las obras que más información han aportado al estudio de la piratería del siglo XVII, titulada *Bucaneros de América*, publicada en el año 1678 en Ámsterdam (Holanda), por Jan ten Hooft.

posteriores nos han referido notables hazañas de los famosos Mansfield, Morgan, Spaip,<sup>238</sup> Daniel “El Piadoso”<sup>239</sup> y del tan cruel y sanguinario Olonés.<sup>240</sup>

Por indicaciones de Oliver Cromwell (1599-1658)<sup>241</sup> en la primavera del año 1655 el Gobierno inglés puso en marcha una considerable Armada con destino al Mar del Caribe. El objetivo concreto de aquella expedición marinera era llegar a la isla La Española y conquistarla, por ser ésta el centro neurálgico del Imperio español en América en aquella época. Inglaterra había entrado en guerra con España (una más) precisamente por aquellos días (guerra comercial anglo-española de 1655 a 1660). El apoderarse los ingleses de La Española fracasó y como beneficio menor se conformaron con la conquista de otra isla (también española), una sexta parte, aproximadamente (11.000 kilómetros cuadrados), más chica que La Española (78.000 kilómetros cuadrados), llamada por sus nativos Xaymaca (Jamaica),<sup>242</sup> a unas 100 millas de distancia (sobre 180 kilómetros) de La Española, en posesión (Jamaica) de los españoles, como hemos dicho (Xaymaca traducido a otras lenguas quiere decir “*La tierra de la madera y del agua*”). Ciertamente, el apoderarse de Jamaica le costó a los ingleses, muertos por disentería, más o menos, la mitad de los hombres de la expedición. Pero mereció la pena, porque aquella isla, Jamaica, además de tener abundante madera y gran cantidad de agua, estaba ubicada en el mejor lugar geográfico, por donde todos los barcos españoles, la mayoría cargados de tesoros, estaban obligados a pasar. A partir de ahí, con el establecimiento en Jamaica de los ingleses, esta isla pasó a ser nido de gentes de todas las calañas, especialmente de gentes de mar, y punto de partida para perjudicar, atacar y desposeer a España de sus colonias americanas. Una vez conquistada Jamaica a los españoles por los ingleses (año 1655) en la isla estableció su sede el Gobierno británico. No hay que olvidar que los corsarios (que no

---

<sup>238</sup> Un pirata que actuaba en las Antillas pero de una segunda o tercera categoría como tal.

<sup>239</sup> En general los piratas eran individuos irrespetuosos con la religión. Daniel “El Piadoso” pudo ser una excepción. Fue también un pirata antillano.

<sup>240</sup> Su nombre correcto era Jean David Nau (1630-1671), más conocido como François L’Olonnais (“El Olonés”). Llegó a Las Antillas alistado en el ejército francés cumpliendo el servicio militar. Terminó siendo un terrible y feroz bucanero francés del siglo XVII. Dejó fama por haber sido uno de los piratas más crueles y de gran valor y seguridad en sí mismo, lo que le supuso el tener un gran dominio sobre sus gentes, que lo obedecían ciegamente. Se afirma que consiguió reunir gran cantidad de tesoros.

<sup>241</sup> Militar y político inglés, miembro del Parlamento de Inglaterra,

<sup>242</sup> Jamaica, isla de las Grandes Antillas, en el Mar del Caribe. Actualmente tiene unos casi tres millones de habitantes. Fue en un principio de los españoles, desde cuando llegó a ella Cristóbal Colón el día 3 de mayo del año 1494, y a partir del año 1655, pasó, por conquista a España, a manos de los ingleses. Fue primero posesión inglesa, después colonia británica, hasta que con fecha 6 de agosto de 1962 obtuvo la independencia. Actualmente forma parte de la Mancomunidad de Naciones (*Commonwealth of Nations*). Es el tercer país más poblado de habla inglesa del continente americano, después de EE.UU. y de Canadá.

piratas) le tomaron la isla a los españoles porque, entre otras circunstancias, el lugar fue durante el siglo XVII, aparte de en otros tiempos, el de más importancia pesquera y comercial de Las Antillas. La responsabilidad del inicio de que en Jamaica se destapase “la caja de los truenos” en contra de España la tuvo, sin duda, Henry Morgan.

Henry Morgan es, seguramente, la mejor definición de lo que realmente fue un bucanero. Su biografía, que aquí incluimos, aunque muy parcialmente, así lo demuestra. Nació Morgan en el País de Gales (Gran Bretaña), en el año 1635, en la rama baja de una ilustre familia, y falleció en la isla de Jamaica en 1688, a los 53 años de edad. Cuando tenía cumplidos 21 años se embarcó en la expedición que los ingleses organizaron contra la isla La Española, donde experimentó su bautismo de sangre. En los siguientes años Morgan intervino en diversos de los muchos ataques que los ingleses llevaron a cabo contra fortalezas de los españoles en el Caribe.

El año 1667 Morgan se hizo socio del célebre corsario holandés Edgard Mansvelt,<sup>243</sup> que éste era por aquella época el líder de los bucaneros de la Isla Tortuga, nicho, como hemos ya apuntado, de forajidos, de unas y/o de otras nacionalidades, que desde aquella diminuta isla, situada al noroeste de Santo Domingo, se dedicaban a asaltar navíos y también ciudades portuarias españolas.

Cuando Mansvelt muere, se supone que por ser ejecutado por los españoles, lo sucedió Henry Morgan como jefe de bucaneros y de la hermandad de éstos, *Los Hermanos de la Costa*. A Morgan le dieron los ingleses una *Patente de Corso*, por lo tanto fue un corsario a partir de ese momento y no un pirata, y estableció su centro de operaciones en Port Royal,<sup>244</sup> en la isla de Jamaica. (Port Royal, *La ciudad más rica y corrupta del mundo*, como alguien la definió). Desde allí, Morgan puso su mirada y sus intenciones de asalto y robo en las localidades costeras más ricas que los españoles tenían en el Mar del Caribe. Se convirtió Port Royal a partir de entonces en base de corsarios ingleses y holandeses para atacar a los españoles. Pero posteriormente, cuando

---

<sup>243</sup> Edgard Mansvelt (o Mansfield) fue un pirata y después corsario holandés del siglo XVII, ejecutado, se supone, por los españoles en el año 1666. Ya tenía experiencia en la piratería cuando fue reclutado por el Gobernador de la colonia británica de Jamaica, Sir Edgard Modyford, que le otorgó la *Patente de Corso*, y con tal condición encabezó ataques en contra de Cuba, Curaçao y otros lugares de la costa de Guatemala. Se cree que los británicos le concedieron el título de Almirante.

<sup>244</sup> La fecha de la fundación de Port Royal es diferente, según autores, ya que unos apuntan el año 1518, otros el 1650 y otros el 1655. Nosotros consideramos que fue fundada esta ciudad portuaria jamaicana por Diego de Colón, hijo de Cristóbal Colón, con data año 1509, por ser éste el que puso la primera piedra en el lugar.

Inglaterra empezó a limitar en la región las *Patentes de Corso* para actuar en contra de los intereses de España, muchos de los corsarios de Port Royal se transformaron en piratas y como tales continuaron depredando, pero esto fue ya a finales del siglo XVII con la conquista de Cartagena de Indias por una flota anglo-española. Terminó el expolio de los bucaneros, que con anterioridad, de piratas se habían convertido en corsarios gracias a las *Patentes de Corso* que los Gobernadores ingleses, y también franceses, de La Española, Jamaica y/o Las Bahamas, les habían facilitado vergonzosamente. Patentes que si bien daban disimulada legalidad a aquellos malandrines lo que realmente ocurría es que con ellas, con las patentes, se respaldaban actuaciones sin duda de delincuente piratería.

Nos desplazamos hasta el año 1668, fecha en la que Henry Morgan, el corsario de Gales, ejecutó la primera de sus más audaces acciones, que tanto supusieron en la fama que tuvo y en su leyenda. Se inventó una treta, la de abortar un imaginado plan que los españoles tenían preparado para invadir y conquistar Jamaica. Pero Morgan encaminó su rumbo a la tercera plaza más fuerte que España tenía en América, después de La Habana y Cartagena de Indias, es decir a Portobelo (Panamá), el llamado *Pueblo de todos los tesoros*.

Portobelo estaba fuertemente protegido por una línea de tres castillos bien artillados y con lo que se suponía bastante fuego, pero con poco personal defensivo. Morgan llevaba a sus órdenes 400 hombre (no eran muchos), pero bien armados y dispuestos a cualquier cosa. Lanzaron un ataque nocturno que cogió a todos por sorpresa y cuando el alba aparecía los corsarios ya habían tomado el primero de los tres fortificados castillos y el segundo bien poco le faltaba para caer en su poder. Una excusa, inevitable por parte de quienes quieren defender la forma de actuación de los españoles, es que éstos disparaban con viejos arcabuces y los de Morgan con mosquetes, armas más modernas y precisas, y, aunque esto es cierto, no justifica, por ejemplo, el que no estuviesen alerta las guardias, si es que las había, para no ser sorprendidos, especialmente en Portobelo, tan importante centro español de riquezas y de lugar estratégico. Sí, efectivamente, los corsarios (insistimos en lo de corsarios, porque desde que se les facilitó una *Patente de Corso* ya no eran piratas, sino corsarios, y cuando atacaron y tomaron Portobelo ya portaban tal patente); los corsarios, decimos, no tenían los escrúpulos que podían tener los militares profesionales españoles que

custodiaban la plaza, pero sobre escrúpulos mucho habría que hablar, porque no fuimos los españoles precisamente escrupulosos en nuestros descubrimientos y conquistas americanos.

Parece ser que Henry Morgan y sus corsarios en la toma de Portobelo emplearon como escudos humanos a niños, mujeres, viejos, monjas y frailes. Y cuando un cañonazo de los defensores hirió a dos de aquellos frailes escudo, los españoles dejaron de disparar. Esto, cuando menos, es sólo una muestra de estupidez. La vida salvada de dos o más frailes, o de algunos más de aquellos individuos utilizados por Morgan como escudos, no daba más gloria a los defensores, ni más santidad, ni más heroicidad, ni más honor, simplemente porque la guerra es la guerra y no puede entregarse una ciudad y un puerto como Portobelo para poner a salvo a unas cuantas personas, y, que además, no había seguridad alguna de que no fuesen asesinadas posteriormente, una vez tomada la plaza, que es así como ocurrió con algunos de los habitantes del Portobelo rendido. Muy poco después de haber sido tomado el tercer castillo (por rendición), en su torre ondeaba la bandera de los corsarios, y los cadáveres de 50 militares españoles previamente ahorcados, que todos ellos, o parte, seguramente fueron de los que dejaron de disparar cañonazos después de lo de los dos frailes heridos, señal cierta de que Morgan y los suyos no dieron (ni tampoco hubieran dado) cuartel a los sitiados fueren cuales fuesen las circunstancias.

En los siguientes días los Morgan saquearon la ciudad y a los ciudadanos que se resistían a entregarles sus cosas de valor los torturaron sin piedad. Y cuenta Alexander Olivier Exquemelin (cierto o no), en su *Bucaneros de América*, que el Gobernador de Panamá (español, claro) fue a Portobelo y por medio de una carta amenazó a los piratas (piratas para los españoles, aunque llevasen *Patente de Corso*) con capturarlos y ejecutarlos, y que Morgan, mofándose de él, le contestó: *Por más que su carta no merezca respuesta, puesto que me tacha de pirata, le escribo estas líneas para rogarle que no tarde en venir. Le aguardamos con sumo placer y disponemos de pólvora y balas con las que recibirle. Si no viene pronto, nosotros, con el favor de Dios y nuestras armas, iremos a hacerle una visita a Panamá* (sic). El Gobernador regresó a Panamá despreciado y humillado por los corsarios.

Morgan y los suyos volvieron tranquilamente a Port Royal en donde invirtieron en un ron infernal cerca de las 250.000 monedas de a ocho (reales de plata españoles), conseguidas en el saqueo de Portobelo.

Morgan no se estuvo quieto mucho tiempo. Pese a la amenaza de una Armada que llegaría desde España (y que nunca llegó), el corsario galés organizó un nuevo golpe, para lo que buscó 900 hombres y reunió a la plana mayor de los bucaneros, y una vez hecho esto comenzó a organizarse para atacar y expoliar a la ciudad de España más importante y mejor defendida de cuantas nuestro país tenía en sus colonias americanas, para saquear Cartagena de Indias. Pero esto es historia para otro momento.

Y no fue Henry Morgan el único marino británico que obtuvo *Patente de Corso* del Gobierno de Inglaterra. Los ataques contra las fortalezas y contra otras posesiones de España en el Caribe fueron dirigidas *in situ* por capitanes de navíos ingleses y con *Patentes de Corso* concedidas por el Gobierno de Inglaterra, lo que a dichos capitanes les autorizaba, legalmente, a asaltar, saquear, etcétera, barcos y posesiones españolas de todo tipo, aquí y acullá, porque Inglaterra y España estaban en guerra, o en situaciones permanentes de enemistad. Para los españoles podían ser piratas, pero legalmente no lo eran, eran corsarios y punto.

Podía haber variaciones al alza para incentivar a quienes se alistasen como marineros. Así lo hizo el corsario galés Henry Morgan (no pirata porque disponía de *Patente de Corso* otorgada por los ingleses / ya hemos hablado de ello), cuando atacó y tomó Portobelo (actual Panamá), el llamado *Puerto de todos los tesoros*, en el año 1668, ya que a quienes resultaron con mutilaciones les aumentó las tarifas expuestas.

Si al bucanero hay que situarlo en los primeros cincuenta años del siglo XVII, al filibustero con posterioridad. El filibustero fue un sucesor del bucanero. Las zonas de actuación de ambos igualmente difieren, los primeros por los mares de las Antillas (Océano Atlántico) y los segundos por el Atlántico y por el Océano Pacífico. Que unos y otros dirigiesen la mayoría de sus tropelías contra los intereses de España en América, y también contra los portugueses, tiene una explicación, sobre todo en cuanto a España se refiere, porque era el único país con posesiones (colonias) en tierras americanas en el siglo XVI, siendo además las más ricas y rentables, y las más codiciadas por piratas a lo

largo del siglo XVII. Posteriormente, ya en el siglo XVIII, las colonias allí conseguidas por los ingleses, y por otros, fueron muy lucrativas e igualmente atacadas por piratas.

Los filibusteros solían depredar cercanos a las costas, sin alejarse mucho de ellas, atacando y saqueando poblaciones junto o cercanas a aquéllas y también a cuantas embarcaciones encontraban a su paso.

Los filibusteros a lo largo de su existencia no tuvieron una norma fija para el tratamiento de sus prisioneros. Antes del año 1650, cuando las normativas de estos piratas eran más extremas, a cuantos españoles atrapaban los ejecutaban sin dilación alguna, de inmediato. Para los españoles capturados no había leyes que los defendiesen o salvaran (sobre todo a partir de mediados del siglo XVII), porque eran torturados y masacrados para que “cantasen” en que lugares tenían escondidos sus tesoros. Posteriormente, los castigos y la forma de ejecutarlos, dependía de quienes habían hecho la captura. Los piratas “*El Olonés*”, bucanero (ver página 194 y nota 240 a pie de la misma), y Michel “*Le Basque*”<sup>245</sup> no hicieron en ningún momento de su carrera prisioneros porque a cuantos atrapaban los asesinaban.<sup>246</sup>

Las infracciones o delitos más graves cometidos por los filibusteros (castigados por sus Contra maestres o por sus Capitanes) eran la ocultación de botines, el robar a sus compañeros de navegación, trampas en el juego, desertar en cualquier momento pero con el agravante si lo hacían en los abordajes de las presas asaltadas; también, pero de menor importancia, fumar en los momentos que no estaba permitido, pelearse con sus compañeros de viaje ... *y forzar a una mujer honesta*. Si se trataba de un asesinato, el individuo que lo llevó a cabo era arrojado al mar atado a su víctima formando un paquete, o, en otro caso, abandonado en algún islote de rocas, para evitar su ahogamiento al subir la marea. Pero si el acto cometido era de menor gravedad, el infractor era abandonado en territorio de españoles, con un poco de pólvora, un arma de las más pequeñas con su munición correspondiente, y una botella de agua, y “allá tú te las arregles.” Otras penas impuestas al filibustero eran no entregarles parte del botín que les correspondía, el obligarles a subirse con tiempo tempestuoso al palo mayor del

---

<sup>245</sup> Pirata francés nacido en San Juan de Luz a mediados del siglo XVII. Sembró el terror a todo lo largo de las costas del Caribe. Amigo y aliado de “*El Olonés*”.

<sup>246</sup> Para saber de las crueldades de “*El Olonés*”, “*Le Basque*” y Morgan, localizar a Exquemeling en páginas 193 y 194, y nota 240 a pie de la misma.

barco, pasarse por debajo de la quilla y la aplicación de latigazos (nunca llegó a utilizarse para ello el látigo de siete colas y en escasas ocasiones el castigo superaba los diez latigazos).<sup>247</sup>

La gran aventura y no menor triunfo para los filibusteros fue el ataque y conquista de Cartagena de Indias, año 1697, con la colaboración y ayuda de una flota de corsarios franceses. Desde aquel hecho y fecha el número de individuos filibusteros y sus depredaciones desaparecieron drásticamente.

Hemos mencionado la agrupación gremial (bucaneros-filibusteros) *Hermanos de la Costa*, que puede decirse que finiquitó las actuaciones libres o independientes de los bucaneros, y dio estabilidad a la vida, comportamiento y actuaciones de estos agrupados piratas. Se desconoce la fecha concreta de la creación de esta asociación.

Cofradía *Hermanos de la Costa*. Filibusteros agrupados, pero no para fomentar la piratería, dado que lo hicieron para ... *garantizar a sus asociados el libre ejercicio independiente de tal profesión* (que no es lo mismo) - (Lucena Salmoral).

Tal cofradía la gobernaba un Consejo de Ancianos constituido por los filibusteros de más edad. Los filibusteros siempre estuvieron interesados en mantener lo más genuino de sus principios y comportamientos, de conservar la esencia y el espíritu libertario del filibusterismo. No era fácil integrarse en los *Hermanos de la Costa* puesto que era preciso que aquellos seniles consejeros aprobasen o no tal integración. En sustitución de éstos se nombró posteriormente un jefe con la titulación de Gobernador y luego un Almirante, asesorado por una especie de Estado Mayor. Pero la toma de decisiones importantes era responsabilidad de una Junta de Capitanes (cargo electivo).

Los Capitanes eran nombrados de manera provisional y podían ser cesados del cargo en cualquier momento y por cualquier circunstancia. Con posterioridad fueron nombrados de manera fija y aumentaron sus responsabilidades, como, por ejemplo: organización de los ataques y abordajes y enrolar las tripulaciones (incluso eran ellos quienes aportaban la embarcación para llevar a cabo la empresa).<sup>248</sup> En los barcos filibusteros fue creado por estas fechas el cargo de Contramaestre, que tenía como misión el control de las tripulaciones manteniendo una férrea disciplina que conseguía

---

<sup>247</sup> LUCENA SALMORAL, M. *Ibidem* (p. 163). Apuntes obtenidos de esta referencia..

<sup>248</sup> GALL, J. y F. *El filibusterismo* (pp. 148-149). FCM. México, 1957.



utilizando el látigo si era preciso (la disciplina y el orden eran básicos en aquellas naves). Y el Contramaestre era el primero de los del buque en saltar al barco contrario en los abordajes, y además era quien hacía el reparto del botín conseguido y del almacenaje del mismo, y juez en los duelos que hubieren entre la marinería (no era el de Contramaestre un cargo precisamente halagüeño).

Llegó un momento, a partir del año 1640, fecha en la que los Gobernadores franceses de Isla Tortuga concedieron *Patentes de Corso*, aunque no muchas, a diversos Capitanes filibusteros, y ello supuso un considerable aumento de la autoridad de éstos. Ello ya empezó a manifestarse cuando los Capitanes provisionales pasaron a la situación de fijos. Y aquel “quinto” antes mencionado para el rey, en este caso, por otorgamiento de *Patentes*, fue de un diez por ciento sacado de los beneficios filibusterinos, pero aquellos Gobernadores franceses de Tortuga que eran quienes otorgaban tales patentes, y que una vez cobradas las cantidades correspondiente estaban obligados a remitir a la Corona, era muy normal que no lo hicieran y con ellas se quedasen en beneficio propio. Fue así como de ser piratas filibusteros pasaron a ser corsarios filibusteros. Así todos contentos, incluida, naturalmente, la Corona, porque esta forma de proceder como filibusteros-corsarios, los tales resultaban también clasificados como recaudadores de fondos para el Estado francés. Y los Gobernadores, que todo lo tenían bien calculado, se hacían “los locos” en muchas ocasiones (cuando no se metían los dineros en sus propios bolsillos) y ni se molestaban en reclamarles a los susodichos filibusteros-corsarios aquel diez por ciento (al fin y al cabo no era para ellos). Pero podía serlo, porque, ¿quién controlaba a los filibusteros y a los Gobernadores ?

Sobre Capitanes náuticos, quiénes precisen de más información al respecto, pueden recurrir a Manuel Lucena Salmoral, en cualquiera de sus dos obras aquí citadas, y a J. y F. Gall y su libro, también ya citado, y a otros autores.

La cofradía se basaba en principios igualitarios para todos, no existían ni obligaciones ni castigos, ni propiedad individual (salvo de sus ajuares personales y la parte de botín que les correspondiese). Total libertad para sus asociados, que podían abandonarla cuando quisieran sin ser perseguidos, y la prohibición de que se integrasen mujeres en la misma. Sin presupuestos ni impuestos, sin códigos civiles ni penales. Sin reconocimiento de nacionalidades, ideas religiosas e idiomas. Blasfemos y saqueadores

de iglesias. En el caso de que sus componentes resultaren heridos o lisiados, por la circunstancia que fuese, eran indemnizados convenientemente.<sup>249</sup>

Los aprendices (algo así como grumetes), que también los había, estaban bajo las órdenes y vigilancia de un asociado mayor hasta que pasaban determinadas pruebas (llamadas *matalotaje*) a las que estaban sometidos, que consistían en servir a un filibustero como criados a lo largo de dos años; recibían por ello de los botines la mitad de la cantidad que les correspondía a los filibusteros adultos. En el caso de morir el filibustero responsable del aprendiz, éste pasaba al servicio y cuidado de otro filibustero. Una vez aprobados los temas correspondientes el aprendiz pasaba a ser *hermano* con los mismos derechos y obligaciones que cualquier otro filibustero.

Es preciso indicar aquí que del botín, salvo excepciones, por lo general cada marinero recibía una parte, todas iguales, y, según lo apuntado, el aprendiz la mitad de dicha parte. Dos partes para el Capitán y otras dos para el Contramaestre. En el caso de que el Capitán hubiese aportaba el barco recibía otras cinco o seis partes más sumadas a sus dos anteriores.<sup>250</sup> Los repartos del botín se hacían teniendo como patrón el valor medio de un esclavo, 100 pesos.

Cuando los filibusteros *Hermanos* capturaban alguna embarcación, fuese cual fuere, la entregaban a la cofradía para que sus directivos procedieran con ella como mejor creyesen. Estos barcos solían pasar a una situación de propiedad comunal y para dirigirlos nombraban al Capitán adecuado. Nunca construían sus propias naves los filibusteros, utilizaban las robadas y las banderas que enarbolaban eran de distinto tipo, pero siempre pensadas y confeccionadas de manera que transmitiesen mensajes de miedo y terror a quienes se dirigían para asaltarlos.

Eran auténticos, y nunca mejor dicho, lobos de mar. Acechaban a cuantas flotas mercantes pasaban y navegaban muy cerca de las retaguardias de éstas esperando que algún buque de la misma se despistase para abalanzarse sobre él y machacarlo. Ni que decir tiene, si eran barcos que navegaban en solitario éstos ya tenía la suerte echada.

---

<sup>249</sup> ARROYO, JIMENA A. /// ZAMBONI, PABLO. *Piratas del mundo*. Grupo Zeta – Ediciones B, S. A. Barcelona, 2011.

<sup>250</sup> DE JÁRMY CHAPA, M. *Un eslabón perdido en la Historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII* (p. 44). Universidad Nacional Autónoma. México, 1983.

Los Capitanes filibusteros en sus singladuras de trabajo se alimentaban con idéntica ración ... *carne salada de puerco o de tortuga*... (Lucena Salmoral) que el resto de los hombres del barco. No tenían lugares en las naves (camarotes) para estar aislados del resto de marineros y se hacían sus propias camas. Tenían los Capitanes otras directas responsabilidades, como eran los prisioneros capturados durante todo el tiempo que permaneciesen en el buque captor, pero no podían tomar ningún tipo de decisiones sobre ellos. Curiosamente, y así lo indica Salmoral, cuando los marineros pertenecientes a un barco capturado por los filibusteros decían que en el buque de su procedencia el Capitán correspondiente era un tirano, éste era azotado *inmisericorde* en cubierta en presencia de quienes habían sido sus subordinados.

Los Capitanes filibusteros siempre fueron *primus inter pares* con relación a cuantos hombres navegaban con ellos en sus barcos.

Todo esto dicho sobre los *Hermanos de la Costa* refleja un indudable y claro anarquismo pirático.

Los *Hermanos de la Costa* dejó de existir como cofradía-asociación en el año 1689, después de que las costumbres y normas que tenía establecidas fuesen perdiendo su vigencia hasta su desaparición.

Los españoles, año 1620, expulsaron de Tortuga a los bucaneros, pero después, desconocemos la fecha exacta, ya transformados en piratas filibusteros, regresaron a la isla, en donde permanecieron hasta el 1653, fecha en la que de nuevo los españoles los desalojaron de ella.<sup>251</sup> No obstante, regresaron otra vez debido a las buenas condiciones de Tortuga como refugio de piratas. Pero definitivamente, con data 18 de febrero de 1654, tropas españolas, dirigidas por el Capitán Gabriel de Rojas y Figueroa, y con una perfecta estrategia militar para el caso (no es preciso relatar minuciosamente), asaltaron y tomaron Tortuga, después de un asedio de nueve días (el Capitán Rojas y sus soldados habían llegado a Tortuga el día 9 del mismo mes). Fueron unos 500 los individuos

---

<sup>251</sup> Este desalojo lo llevó a cabo Juan Francisco de Montemayor y Córdoba de Cuenca (1620-1685). De condición noble, literato y magistrado español que ejerció de Capitán General y de Gobernador en Santo Domingo entre ¿1653? y 1662, y de Oidor de la Real Cancillería entre 1667 y 1682. Escribió diversos trabajos sobre política y sociedad. Él fue quien reconquistó Isla Tortuga, expulsando de ella a filibusteros y a una comunidad de bucaneros franceses que en ella se habían establecido. Defendió Tortuga de los ataques ingleses. También fortificó Santo Domingo (La Española) y reorganizó las milicias. (Ver más sobre este personaje en la nota 188 a pie de página en la 163 / en capítulo Reparto de Presas - Código de las Siete Partidas).

apresados por Gabriel de Rojas, entre los que había 330 filibusteros, entregándoles tres embarcaciones para que todos volvieran a su país de origen, Francia. Los filibusteros no cumplieron (lógico) con su palabra de regresar a Francia y se marcharon a las pequeñas Antillas, en donde se reagruparon y capturaron más piratas, volviendo a Tortuga para recuperarla de los españoles (24 de agosto del mismo año), pero los españoles los rechazaron y a unos cuantos que atraparon abordando una de sus naves filibusteras los ahorcaron sin piedad (cosa que debieron hacer antes con los 330 apresados el 18 de febrero) en los mástiles de su propia nave. Fue con este triunfo del Capitán Gabriel de Rojas como finalizó una época plena de piratería en el Caribe. Tomamos unas palabras de Lucena Salmoral, que a su vez toma de Gall:

*La fecha de 1654 es crucial porque, más que la destrucción de su guarida [de los filibusteros / Isla Tortuga], señala un nuevo giro de su historia, el fin de una era. Hasta entonces han vivido [los filibusteros] una época de pureza que podríamos designar como “periodo de cristal”. El espíritu anárquico ha imperado y las tentativas de Francia para aprovecharse de las empresas de la “Cofradía” han fracasado.*<sup>252/ 253</sup>

La forma de vestir era muy similar a la de los bucaneros. Sus vestidos eran prácticamente siempre de procedencia robada y el calzado se lo hacían ellos mismos de pieles de cerdo. Se tocaban muy vistosamente con sombreros, prendas y joyas igualmente procedentes de los botines conseguidos. *Tales joyas eran principalmente de carácter femenino, pero los filibusteros eran unisex en este aspecto.* (Lucena Salmoral). La mayoría de ellos llevaban collares y pendientes y arracadas<sup>254</sup> en sus orejas. Sus armas, más o menos como las de los bucaneros, con predilección de los mosquetes. En sus abordajes sustrajeron diversos instrumentos musicales que con el tiempo aprendieron a tocar. Les gustaba mucho bailar, una auténtica pasión, con mujeres negras, la mayoría de ellas esclavas, porque *Mujeres blancas no hubo hasta después de 1664, cuando las importó el gobernador D’Ogeron...* (Salmoral).<sup>255/256</sup>

---

<sup>252</sup> GALL, F. y J. *Ibidem* (p. 99).

<sup>253</sup> Para ampliar información referente a Isla Tortuga y todas sus circunstancias (piratas, corsarios, militares españoles, asedios, asaltos, rechazos y conquistas, presas y repartos de presas, etc.) consultar *Discurso político histórico jurídico del derecho y repartimiento de presas y despojos apprehendidos en justa guerra, premios y castigos de los soldados*. De Juan Francisco de Montemayor y Córdoba de Cuenca. Impresor Juan RRuiz (sic). México, 1658. (Hemos hablado de él en las páginas 145 y 200).

<sup>254</sup> Grandes aretes de adorno. Es un colgante muy antiguo que ya utilizaban los Íberos.

<sup>255</sup> *Ibidem* (pág. 165).

<sup>256</sup> Francia les había quitado Isla Tortuga a los ingleses en 1640. Con fecha 6 de junio de 1664 los franceses le entregaron la isla en calidad de Gobernador a Bertrand D’Oregón de La Bouère (1613-1676),

Pablo-Emilio Pérez-Mallaina Bueno, en su obra ya citada, dice que hubo un tiempo en el cual algunos piratas llevaban a bordo de sus barcos a sus amantes, concubinas e incluso prostitutas-

Sus entretenimientos eran simples pero violentos en la mayoría de las ocasiones: echar pulsos con cuchillos de punta o hierros candentes en idéntica posición a los lados de los brazos de los que pulsaban, disparos tal como se conoce el juego de “la ruleta rusa”, etcétera, pero todos con el máximo riesgo y violencia.

Sueldos de algunos filibusteros según oficio e indemnizaciones por accidentes y mutilaciones:

### **Sueldos**

Carpinteros.- Entre 100 a 150 pesos por botín.

Cirujano.- Entre 200 y 250 pesos por botín (estaba obligado a pagar de su peculio los medicamentos que hubiere que administrarle al paciente)

### **Indemnizaciones**

Brazo derecho.- 600 pesos. (No se consideraba si el mutilado era zurdo)

Brazo izquierdo.- 500 pesos.

Pierna derecha.- 500 pesos.

Pierna izquierda.- 400 pesos

Un ojo.- 100 pesos.

Fiesta Carta o Carta Partida (en francés *Charte Partie*). De fletamento / Contratos de fletamento. Así en el Derecho Marítimo. Es una carta contrato por medio de la cual el propietario de una embarcación hace entrega de ésta en calidad de arrendamiento para utilizarla en tareas de transporte. En este contrato, el propietario de la nave arrendada se reserva el control de navegación de la misma y también cualquier gestión relacionada con tal nave, pero el fletador (arrendatario) es el responsable de la

---

Oficial y Administrador colonial francés que había sido bucanero durante los años 1662 al 1664. Estuvo de Gobernador, con ligeras interrupciones, a lo largo de diez años a partir de la fecha de su nombramiento. Durante su gobierno promovió la agricultura en la isla y estableció la Administración en una población mayoritaria de bucaneros y filibusteros. Cuando accede al cargo de Gobernador, para repoblar Tortuga y aumentar la población de la isla, que no era mucha, trae desde Francia mujeres de todo tipo para casarlas con los piratas, buscando con ello acrecentar el número de habitantes de origen francés y, ciertamente, consiguió lo que pretendía.

carga. Carta Partida o Fiesta Carta es un concepto legislativo (Ley / Ley de a bordo) que supone la prueba de un contrato de fletamento marítimo.

Este documento-contrato actual puede compararse con aquel juramento que los filibusteros hacían, en el puente del barco, ante una Biblia, o en su defecto ante un crucifijo o un hacha de abordaje, y lo más importante (imprescindible), ante un vaso de ron.<sup>257</sup> El Capitán de cada nave daba lectura a la *Charte Partie* en presencia de todos los tripulantes del barco, en la cual se especificaban la fecha y el lugar en donde se estaba efectuando el acto, nombre del buque, finalidad de las acciones que iban a emprender, y una retahíla de indicaciones referentes a la fraternidad precisa entre tripulantes de la nave y estricta obediencia de éstos a los mandamases de la embarcación, sin olvidar una detallada exposición de cómo iban a ser repartidos los botines conseguidos. Finiquitado tal evento era totalmente necesario que los filibusteros realizasen el juramente dicho, poniendo una mano, en tanto juraban, encima del vaso de ron y la otra sobre la Biblia, o sobre el crucifijo, y firmando, los que sabían, que no eran muchos, o estampando una cruz los que no sabían. El juramento (a veces se añadían segundos juramentos) versaba sobre comportamientos heroicos de los filibusteros en las acciones contra presas a capturar, derramamientos de sangres y pérdidas de vidas si necesario fuese, etcétera. En los actos de realización de la *Charte Partie* se determinaban las leyes por las que ellos, filibusteros, debían de regirse.

Las ganancias de los filibusteros no solamente estaban en los botines robados, sino en otros ingresos, como, verbigracia, dinero por rescates de las personas que navegaban en las embarcaciones capturadas, venta de esclavos, tributos de diversas ciudades para evitar que fuesen atacadas, saqueadas e incendiadas (*Tributo de quema*, llama Exquemeling a este sistema incendiario),<sup>258</sup> etcétera.

---

<sup>257</sup> GALL, F. y J. *Ibidem* (p. 165). Apuntes obtenidos de este autor y de LUCENA SALMORAL, MANUEL / *Ibidem* (pp. 161-162).

<sup>258</sup> EXQUEMELING, ALEXANDER OLIVIER. *Bucaneros de América*. Publicación Jan ten Hoom. Ámsterdam (Holanda), 1678.

## 4) Condiciones de vida y enfermedades

### a) Alimentación

El *Bizcocho* (*vizcocho* escribían entonces) como alimento de marineros. Lo llamaban también Pan de barco, Galletas o Galletas marineras. Era pan sin levadura, hecho en forma de tortas delgadas, cocido dos veces para retrasar su fermentación, porque al cocerlo en varias ocasiones se eliminaba por completo su humedad, y por estas circunstancias podía durar incluso años sin estropearse. El bizcocho como alimento de marineros era algo muy duro y seco y era imprescindible meterlo en agua antes de comerlo para así ablandarlo, cosa que se hacía un día antes de ingerirlo, porque de lo contrario era imposible comérselo sin dañarse la dentadura. Solían remojarlo con agua del mar y esto suponía la ingestión de cloruro de sodio (sal), tan necesario para el organismo humano.

Y lo que era la Menestra como alimento de la marinería de aquella época. Había dos clases. La Menestra ordinaria, que se suministraba con más frecuencia, y la Menestra fina, dada a los marineros sólo en ocasiones. La primera de ellas contenía habas, judías o lentejas (nunca mezcladas), y la segunda, arroz o garbanzos (tampoco mezclados). La Menestra fina era la preferida por los marineros españoles. Hay que decir, como nota complementaria, que la Menestra fina nunca la comían, o lo hacían muy de tarde en tarde, los galeotes (forzados a galeras), alimentándose éstos siempre, cuando la había, de Menestra ordinaria, por ser esta la más barata.

Tanto el bizcocho como la menestra fueron ambos alimentos habituales de los marineros (incluidos los corsarios / no tenemos datos fehacientes que nos aseguren que también los piratas incluían bizcocho y menestra en sus dietas) a lo largo de los siglos XVI y XVII, y por lo menos hasta la mitad del siglo XVIII, como se demuestra en las *Ordenanzas de la Real Armada Española*, del año 1748, del rey Fernando VI.

Vamos a tratar lo que sobre alimentación encierra esa *Ordenanza*<sup>259</sup> de Fernando VI, porque las diferencias en la alimentación de aquellos tiempos entre los marineros en general y los corsarios y piratas en particular no eran excesivas:

**Cuadro alimenticio** Los 45 Artículos del Título Tercero (pp. 371 a 385), del Tratado Sexto, de la Parte Primera de estas *Ordenanzas*, están dedicados exclusivamente a la alimentación de las tripulaciones de los buques de guerra, pero que es aplicable a embarcaciones de corso. No solamente detallan los víveres a llevar y consumir, sino que minuciosamente tratan del abastecimiento, conservación, control y consumo de agua y, asimismo, de la leña para las cocinas de la nave. En cuanto a los alimentos a consumir, muy nítidamente dejan claro la específica dieta para enfermos, etcétera. Y un estudio muy concreto de las inspecciones a seguir, y de la calidad de los inspectores encargados de llevarlas a cabo, en todo lo que afecta a los víveres y a los artículos con estos relacionados.

Así comienza el Artículo I de aquel Título Tercero: “*Todo el que tuviere Plaza à Bordo de los Vaxeles (Bajeles) de mi Armada gozarà diariamente, mientras esté embarcado, una racion ordinaria, que se compondrà de los generos siguientes...*” Y esta es la ordinaria ración:

**Domingo** Bizcocho 18 onzas<sup>260</sup> // Vino 1½ cuartillos<sup>261</sup> // Carne no se servía los domingos // Tocino 6⅛ onzas (en realidad eran 6 onzas más una séptima parte) // Bacalao 0 onzas // Queso 0 onzas // Menestra 2 onzas // Aceite 0 onzas // Vinagre 0 cuartillos. **Lunes** (La cantidad de bizcocho, de vino y de menestra era la misma para todos los días de la semana, no había diferencias) // Carne 8 onzas // Tocino 0 onzas // Bacalao 0 onzas // Queso 0 onzas // Aceite 0 onzas // Vinagre 0 cuartillos. **Martes** Carne 0 onzas // Tocino, la misma cantidad que el domingo // Bacalao 0 onzas // Queso 8 onzas // Aceite 0 onzas // Vinagre 0 cuartillos. **Miércoles** Carne 0 onzas // Tocino 0 onzas // Bacalao 5 onzas // Queso 0 onzas // Aceite 1 onza // Vinagre, un sexto de cuartillo. **Jueves** Carne 8 onzas // Tocino 8 onzas // Bacalao 0

---

<sup>259</sup> *Ordenanzas de la Real Armada Española* (1748 / Fernando VI). No confundir con la *Ordenanza de Corso* (año 1751) y el *Proyecto de Ordenanza de Corso* (año 1754), ambos del mismo monarca.

<sup>260</sup> La onza tuvo diversos valores, según lugares y épocas. En Castilla equivalía a unos 28’75 gramos.

<sup>261</sup> En este caso, un cuartillo es la cuarta parte de un azumbre. El azumbre es una medida para líquidos que tiene cuatro cuartillos y equivale a un poco más de dos litros. Equivale exactamente a 4.625 mililitros. También puede decirse que el azumbre, medida de líquidos, es la octava parte de una arroba. Una arroba, como medida de peso, tiene, en su aplicación en Castilla, 16’5 kilogramos, y como medida de capacidad, también en Castilla, 16 litros.



onzas // Queso 0 onzas // Aceite 0 onzas // Vinagre 0 cuartillos. **Viernes** Carne 0 onzas // Tocino 0 onzas // Bacalao 5 onzas // Queso 5 onzas // Aceite 1 onza // Vinagre un sexto de cuartillo. **Sábado** Carne 0 onzas // Tocino 0 onzas // Bacalao 0 onzas // Queso 6 onzas // Aceite media onza // Vinagre 0 cuartillos.

En el Artículo II de aquellas *Ordenanzas* (pp. 371-372), se añade: “*Esta racion ha de repartirse todos los dias à la boca de la Escotillade la Despensa, à la hora que mandàre el Comandante del Vaxel (Bajel), llamando por lista los ranchos<sup>262</sup>de la Tripulación, y à cada uno se entregara la cantidad de generos [alimentos] correspondiente à el [al] numero de Gente efectiva que le [lo] componga.*”

Y el Artículo III (página 372) añade esto más: *La Carne, Tocino y Bacalao se repartirà à los ranchos el dia antes, à fin de que remojados estos generos, puedan entregarlos à el [al] Cocinero, à quien se darà toda la Menestra correspondiente à los que guisan en el caldero; Lo restante de la racion, se darà à los mismos Rancheros en el dia que corresponda.*

En los Artículos siguientes dice, por ejemplo, que las medidas para el vino y para el vinagre habían de ser de las mayores, lo que hace suponer que aun habiendo que suministrar a cada marinero unas cantidades concretas en cada caso, dependiendo del día de la semana, se les entregaban más amplias o más reducidas tales cantidades, según el tamaño del aparato medidor. Se añade que esas medidas para estos líquidos, así como las de los pesos para alimentos sólidos, debían de ser de las que regularmente se utilizaban en Castilla, y que habrían de usarse por ello y en sus barcos, en cualquier parte del mundo, y que los Comandantes Contadores de éstos [de los barcos] habían de tener mucho cuidado de que se reconocieran en el momento del armamento (cuando se avituallaba, aparejaba y se armaba la nave para iniciar sus singladuras) y a lo largo de la campaña emprendida, para así evitar cualquier tipo de fraude y/o engaño en perjuicio de las tripulaciones (Primera Parte / Tratado Sexto / Título Tercero / Artículo IV / página 372). Y antes de repartirse las raciones de alimentos sería revisada la totalidad de estos por un Oficial y por un Contador del navío, y en el caso de que tales alimentos no se hallasen en buen estado, por orden de ellos serían retirados de la boca de la escotilla (lugar del reparto de la comida, ya dicho antes), en tanto en cuanto se hacía la

---

<sup>262</sup> En este caso, grupos de personas que reunidas toman una comida.

distribución del resto de las viandas que estuviesen en buenas condiciones para su consumo, para evitar de este modo posibles trampas volviendo a incluir en el reparto los alimentos ya retirados por estar en malas condiciones (*Ibidem* / Título Tercero / Artículo V / página 372).

Junto a sus raciones de alimentos, a los marineros se les entregaba agua, leña y sal, en todo caso dependiendo de la cantidad estipulada previamente y no de manera arbitraria. De agua un azumbre (ya explicado), de medida mayor (igual que si se tratase de vino o de vinagre / vemos, pues, la variación en la capacidad de esta medida), para cada individuo de la tripulación. Del agua había que descontar medio cuartillo para el caldero, así como del total de la leña que le correspondía a cada marinero se le desquitaba libra y media de su peso por ración, que era entregada al cocinero (a los marineros que no guisaban en común en el caldero de la cocina, manejada por el cocinero, no se les descontaba cantidad alguna de leña). La marinería podía hacer sus guisos por su cuenta con la leña que se les entregaba, lo que suponía un riesgo añadido a las ya muchas posibilidades de incendio, por utilizar, unos y otros, leña, fuere cual fuere su utilización, en unas embarcaciones construidas a base de madera. De sal, por cada mil raciones de alimento, se facilitaba un celemin. (Artículo VI / página 373).

No es difícil saber, o al menos suponer, que la vida en un barco de los siglos XVI, XVII y XVIII (y de otros tiempos), hecho a base de maderas, estopa y brea y pleno de velámen, además de tantas otras cosas inflamables, no era, ni más ni menos, que una plataforma deslizante por mares y océanos con un muy alto riesgo de incendio, en el caso de las leñas mencionadas. Sí, la vida marinera era así entonces y no podía serlo de otra manera.

Seguramente quienes tuvieron que hacerlo tomaron todas las medidas posibles, si es que las tomaron (nosotros creemos que sí), para evitar la especulación y el estraperlo en aquellas naves de singladuras infinitas y de tripulantes escasos de alimentos y de tantas cosas imprescindibles para una vida medianamente normal. Tripulantes enrolados, unos por necesidad, otros por ser delincuentes huidos de la justicia, otros por sepa usted por qué, pero que muchos, seguramente la mayoría, se habían subido por primera vez a un barco llevando consigo su analfabetismo y después de haber dejado en sus puebluchos a su moribundo mulo desjarretado, al borrico pleno de rozaduras de la albarda y de su cincha, y al arado romano que había heredado de su

padre, de su abuelo y de otros de sus precursores, y se había acercado a la mar en busca de lo que no encontraría nunca, en busca de “miel y de rosas”, en busca del jauja que nunca existió. Pero sí, nosotros no lo dudamos, aquel sistema de alimentaciones precarias y escasas, y aquellos marineros, míseros y desprotegidos, sufrieron y practicaron a un mismo tiempo la especulación y el estraperlo, y también el robo y tantas cosas indescriptibles, en sus vidas marineras.

Alimentación mala y pobre y totalmente desequilibrada, en donde en ningún momento de las largas travesías se comían frutas ni verduras frescas (entendemos los motivos), y ni siquiera otros alimentos frescos. De ahí la más grave de las enfermedades marineras de todos los tiempos y de todas las naciones talasocráticas. La avitaminosis C (falta en el organismo de vitamina C). Afectó a marineros de guerra y comerciales, a corsarios y a piratas. Se trata del escorbuto.

La marina, las marinas, de los siglos XVI, XVII, XVIII, y de otros siglos, tuvieron sus cosas buenas y aceptables (otras no tanto), pero lo que sí fue pauta general es su calidad de *tótum revolútum*.

En el Artículo VII (página 373) se hace una rectificación sobre la cantidad de menestra que el día que le correspondía debía recibir el marinero, ya que dice: ... *se distribuiràn tres onzas en lugar de las dos señaladas*... Pero curiosamente, hay que advertir que lo de las dos onzas se especificó en el Artículo I del Título III y esta rectificación se plasma en el Artículo VII del mismo Título, es decir, inmediatamente después, con una diferencia entre uno y otro de tan sólo seis Artículos de un mismo Título y del mismo Tratado Sexto y de la Primera Parte de la misma *Ordenanza*. No encontramos una rápida aclaración al respecto, salvo, y esto no es muy creíble, que entre el dictado del I y VII de los Artículos transcurriese un espacio de tiempo notablemente considerable (¿?), o que quienes decidían la dieta a asignar a cada marinero se dieran cuenta que dos onzas eran insuficientes y tres las necesarias.

El Artículo VII incluye otros cambios en relación a lo que desde tiempos precedentes (siglo XVI) venía siendo norma. Nos referimos a la Menestra fina, que solamente la comían los marineros y nunca, o excepcionalmente, los galeotes (ya dicho). Sobre ello explica así: *La Menestra que se repartiere ha de ser de arroz, ò*

*garvanzos; y si por falta de estas especies se dieren habas, chicharos,<sup>263</sup> ò otras legumbres, se distribuiràn... etc.*

El Artículo VIII (página 373) no deja de ser curioso por las equivalencias que plantea: *Quando faltaren algunos de los generos, que deben componer la racion ordinaria, se suplirà de los otros en igual cantidad à la que queda prevenida en el Articulo primero; de suerte, que seis onzas, y un septimo de Tocino, equivaldràn à ocho onzas de Carne, ò bien à seis onzas de Queso, ò à cinco de Bacalao, con el Aceyte y Vinagre correspondiente.*

Ya en el Artículo X (página 374) se hace la indicación de que si algún barco de la Armada Real anclase en cualquier puerto de España, o en cualquier otro, las raciones de carne, en caso de que en ellos (en los puertos) se pudiera conseguir, habrían de ser frescas, así como el pan de consumo diario, con la diferencia de que de dicha carne, si era de vaca, se darían al marinero doce onzas en lugar de ocho de carne salada, y veinticuatro onzas de pan, en lugar de las dieciocho de bizcocho.

En todo tiempo a los marineros enfermos se les suministraban unas raciones especiales de comida, precisamente por estar enfermos. Viene especificado en el Artículo XI y página 374. Se sustituiría la ración ordinaria por otra que incluyese doce onzas de bizcocho blanco, o doce de sémola, y diez de bizcocho (del que componía la dieta habitual para no enfermos), doce onzas de carne de carnero, o su equivalente de carne de gallina. Aparte de los alimentos, al enfermo se le facilitaría media libra de carbón. Todo ello se le entregaría al Barbero<sup>264</sup> para que hiciese la distribución, según las indicaciones recibidas del Primer Cirujano de la tripulación de la nave.

Hay ciertas afirmaciones, como las expresadas en el Artículo XII (pp.374-375), que nos obligan a creer que el vino que se suministraba a la marinería en determinadas ocasiones podía ser problemático, no solamente en los buques de la Armada Real, sino en toda embarcación que suministrase alcohol a los marineros en sus travesías desde Europa hasta América (esto puede incluir a corsarios y piratas, aunque no precisamente

---

<sup>263</sup> Chicharro. Especie de guisante.

<sup>264</sup> Barbero-sangrador. Peluquero-barbero, que, además, en tiempos antiguos, sangraban y aplicaban sanguijuelas a diversos enfermos, sacaban dientes, etc. Una especie de Practicante o ATS actual. Para ampliar información sobre Barberos-sangradores consultar la obra *Barberos, cirujanos y gente de mar. La sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España Ilustrada*, de MIKEL ASTRAIN GALLART. Editada por el Ministerio de Defensa español. Madrid, 1996.

en viajes americanos). Leamos lo que se dice en dicho Artículo: *En los Viajes de America no se darà racion de vino desde el dia que los Navios hicieren Vela [zarpasen], hasta el de su llegada à Puerto de España; pero por equivalente se daràn à cada individuo de los que gocen racion (a cada individuo que tenga derecho a ración de vino), quarente pesos fuertes, que se pagaràn por mitad, los veinte [veinte primeros] despues de la llegada à el Puerto de la America à que navegaren, y los veinte restantes en la ultima Escala que hagan para restituirse [volver] à España.* Puede deducirse sin temor a dudas que esta eliminación del vino en las dietas alimenticias en viajes al continente americano no se hacía por ahorrar gastos, puesto que había una compensación económica para el marinero por no recibir tal vino, lo que demuestra que lo que se buscaba era evitar en estos largos viajes que algún marinero, o marineros, pudiera embriagarse creando problemas entre la tripulación y en el barco en cuestión.

*Te voy a castigar a pan y agua si no te portas bien.* Frases como esta, o parecidas, las hemos oído decir muchas veces a nuestros padres y/o abuelos, al menos quienes hemos vivido en anteriores tiempos. Pues bien, tal frase pudo tener, ¿por qué no?, su origen en situaciones como lo explicado en el Artículo XVI (página 376). *Podrà tambien los Comandantes mandar retener parte de la racion, por via de castigo, à los individuos de las Guarniciones y Tripulaciones, por tiempo determinado, con advertencia, de que à los que se pongan à pan y agua, se ha de retener solo la racion de vino, subministrandoles en pan el equivalente à la carne, y menestra.*

El Artículo XXIV (página 378) habla de la leña que ha de servir para la cocina en la que se manipulen los alimentos, resaltando la prohibición de cortarla sobre las cubiertas de las embarcaciones, para no ocasionar deterioros en ellas por ser éstas de madera. Y poco más dice.

No era menor el problema del agua embarcada que el de los alimentos, puesto que no tardaba mucho tiempo en descomponerse y por tanto dejaba de ser potable. En las navegaciones de cabotaje el problema era menor, porque la cercanía de tierra permitía a los buques hacer aguadas, es decir, acercarse a la costa para cargar agua limpia, fresca y saludable, pero en los largos viajes a América, Indias, etcétera, que duraban, como media, más o menos hasta tres meses (e incluso más) el agua descompuesta era, lógicamente, no bebible, lo que al ingerirla ocasionaba enfermedades

(tifus,<sup>265</sup> por ejemplo, entre otras). No únicamente morían en aquellas largas singladuras muchos marineros (corsarios y piratas incluidos) por hambre, sino también por sed. Terrible cosa del mar es morir de sed habiendo tanta agua.

Referente al agua se amplían comentarios en otros Artículos. Las cantidades que hay que suministrar a cada marinero con cada ración de alimentos y momento del suministro, y la cantidad dedicada a cocinas, etcétera. Así como la manera de hacer aguada y que tipo de pequeñas embarcaciones hay que utilizar para transportarla desde el lugar de su recogida y llevarla hasta la nave principal. Con indicaciones para su consumo y ahorro de la misma. Hablan estos Artículos de las cantidades de agua que es preciso reservar para el consumo de Comandantes y Oficiales de las embarcaciones. En cuanto al consumo por éstos, como también la consumida en cocinas, se aconseja una discreta utilización de la misma, para evitar en lo posible que luego falte para las tripulaciones. Para estos fines había un Proveedor, responsable de que todo lo referente al agua, alimentos y otras particularidades necesarias en un buque se llevasen a cabo correctamente. Hay en el Artículo XXVI (página 379) una indicación que preferimos transcribir textualmente: “... y reemplazarla [cambiar el agua deteriorada por otra en buenas condiciones para ser bebida] *con Embarcaciones propias* [de la Corona] *en los Puertos en que tuviere establecidas Factorías* [de la Corona]: *pero quando estuvieren en otras partes, se hará la aguada con las Lanchas de los Navios, ò con Embarcaciones, que à este fin se fletaràn de mi cuenta* (a cuenta del rey Fernando VI), *en caso de ser necesario completarla con mas promptitud* (prontitud).”

En otros Artículos se detallan las obligaciones de los cocineros y sus relaciones con todos los hombres de la tripulación, desde Oficiales a Grumetes. Responsabilidades de los cocineros eran la limpieza de los útiles de cocina, la vigilancia para evitar que se encendiesen demasiados fuegos en las naves ni fuera de los sitios para ello designados, el evitar incidentes en los espacios relacionados con las cocinas, etcétera, avisando, si preciso fuese, para mantener el buen orden en lo a ellos competente, a los Sargentos de Guardia, para que castigasen severamente a los irrespetuosos con las normas establecidas. Tenían los cocineros otras obligaciones, como era la de repartir la carne y la menestra que les entregaban para que la repartiesen entre el Equipaje (Tripulación), y comprobar que estos alimentos antes de ser cocinados estuvieren bien lavados y sin

---

<sup>265</sup> Enfermedad infecciosa, grave y contagiosa, que cursa (además de con otros síntomas) con alta fiebre, delirio y postración.

mezclas de otros productos que pudiesen ser nocivos para la salud y en buenas condiciones de digerir (bien cocidos en su caso y bien preparados). Los cocineros estaban obligados a respetar escrupulosamente los horarios de reparto de la comida y en el caso de que faltase alguna cantidad de la misma, según las cantidades que previamente les había sido entregada, lo que faltase tenían que reponerlo, a su cargo, por alimentos similares a los faltados.

En las embarcaciones de navegación de altura usadas a lo largo de la Edad Moderna, sobre todo en los siglos XVII y XVIII, tanto corsarias como piratas, o de cualquier otra índole, las cocinas y los pequeños hornos iban colocados en la popa del navío (parte trasera del barco donde se encuentra el timón). El fuego iba constantemente encendido, lo que suponía un alto riesgo de incendio (recordemos que aquellos barcos se construían totalmente de madera). Como medida preventiva, sobre todo en los largos viajes, cuando se levantaba mar gruesa, considerables tormentas y/o grandes temporales, la comida, para la totalidad de los que iban a bordo, era fría, es decir, de alimentos que no era preciso cocinarlos. Verbigracia, bizcocho acompañado de quesos, carnes y/o pescados salados. Por ser el espacio reducido en las galeras, y en otras naves de entonces, no solía haber mesas ni otros muebles para en ellos comer, por lo que esto se hacía habitualmente en el suelo.

Aunque lo que acabamos de referir es el contenido sobre alimentación de la marinería en unas *Ordenanzas* específicamente militares, las de la Armada Real Española del rey Fernando VI, en ellas hay mucho que bien puede relacionarse con el sistema alimenticio de corsarios, y algo también de piratas, por lo que hemos creído adecuado ampliar comentarios al respecto.

## **b) Matelotage**

Es una palabra de etimología francesa (*matelot*), que se traduce al castellano por marinero, marinería y/o salario de los marineros. Es un término que tiene otros significados, verbigracia: **a.-** Alimentos que como prevención se transportan en embarcaciones. **b.-** Provisiones y equipaje que se llevan encima de uno mismo en los viajes por tierra. **c.-** El conjunto de variadas cosas que además están desordenadas (*tótum revolutum*). Pero nosotros aquí vamos a utilizar otro significado: tal que una institución matrimonial denominada *Matelotage*, que permitía el casamiento entre dos

piratas (varones) y que tuvo vigencia a lo largo de los siglos XVI y XVII. En realidad fueron matrimonios semejantes a algunos que entre dos varones se vienen celebrando actualmente en determinados países, incluida España.

Fue el maridaje formal y vitalicio entre dos hombres adultos. Estos dos hombres, unidos en tal matrimonio, agrupaban todas sus propiedades, combatían juntos, se ayudaban mutuamente en todos los menesteres precisos y se atendían el uno al otro en sus enfermedades y en sus desgracias, y compartían sus éxitos y alegrías.

En diversas ocasiones y circunstancias el *matelotage* se plasmó en contratos en los cuales se estipulaban algunas condiciones, como, entre otras, que en caso de muerte de uno de ellos, su pareja heredaba todos los bienes del otro, eliminando para ello a sus propios familiares.

En el *matelotage* era frecuente que el miembro más débil sexualmente de la pareja, o el de menos edad, o con recursos económicos menores, actuase como elemento pasivo de la misma, en tanto en cuanto que el de condiciones antepuestas a aquellas, lo hiciese como individuo activo de la misma.

Pero ¿fueron casamientos que se llevaron a cabo por intereses o por amor? No es fácil dar respuesta exacta a esta pregunta hoy, ya tan lejos de aquellos siglos XVI y XVII, época de tales acontecimientos. Aunque suponemos que se ejecutaron unos por una cosa y otros por otra, por lo que podemos llamarlos ambivalentes sin correr el riesgo de equivocarnos.

Refiere B. R. Burg<sup>266</sup> en su libro *Sodomy and the pirate tradition* afirma que los actos de homosexualidad cometidos en barcos dedicados a la piratería eran tan frecuentes que llegó a ser “*una norma establecida.*” En Inglaterra en el siglo XVI, en el mundo mariner y fuera de él, el homosexualismo no tenía características excesivamente negativas y se toleraba sin demasiados prejuicios.

Manifiesta Burg que las relaciones homosexuales en el mundo de la piratería no se producían tal como en los sistemas carcelarios, conventos, abadías y otras

---

<sup>266</sup> Barry Richard Burg. Norteamericano, profesor de Historia de la Universidad del Estado de Arizona (U.S.A.). Autor del libro aquí mencionado. Editado, en su Primera Edición, en el año 1983, por la Universidad de New York.



agrupaciones de hombres ubicados en soledad en complejos cerrados como estos eran, puesto que el pirata ejercía de homosexual de manera libre, haciéndolo además en base a una tolerancia generalizada. También opina Barry Richard Burg que, habitualmente, los piratas de edad más avanzada y con una jerarquía superior tal que tripulantes en una embarcación, eran los que normalmente cogían como parejas, para satisfacer su libido, a sus compañeros de tripulación más jóvenes, continuando así costumbres y normativas, más o menos parecidas, a las practicadas de pederastia por los antiguos griegos y por los samuráis japoneses.

*... el componente homosexual podía manifestarse en los hombres con especial preferencia en un estado de particular excitación y singular susceptibilidad frente a otros hombres...* (Carl Gustav Jung ).<sup>267</sup> El pirata era un individuo que desarrollaba su existencia en un ambiente especialmente alterado y sensible y siempre rodeado de más hombres, lo que suponían factores añadidos a otros para que surgieran actos de homosexualidad.

El matelotage fue bastante común en todas las islas del Caribe habitadas por piratas, fuesen bucaneros, filibusteros u otros. Isla Tortuga, La Española, Jamaica... Y el que la población femenina escasease en ellas supuso, seguramente, el motivo principal de la práctica de este tipo de matrimonios entre individuos varones en aquellos contornos.

Pero no fueron únicamente los piratas de más baja jerarquía y otros no piratas los que llegaron al matelotage, y como ejemplo citamos a: Alexander Olivier Exquemelin (1645-1707) - (página 129 de *Sodomy and the pirate tradition*). Fue éste (citado en otros sitios de este trabajo) un cirujano francés (también escritor y Caballero inglés nombrado como tal por el rey Carlos II de Inglaterra) que en calidad de médico navegó con el corsario y gobernante galés Henry Morgan (1635-1688). // Bartholomew Roberts (1682-1722), pirata de Gales de “altos vuelos”. // Louis Adhémar Timothée le Golif (se supone que nació en el año 1640 / se desconocen las fechas exactas de su nacimiento y muerte)- (fue un importante capitán-filibustero francés).

---

<sup>267</sup> JUNG, CARL GUSTAV (1875-1961). Médico suizo, psiquiatra, psicoanalista y ensayista. *Teoría del psicoanálisis* (pág. 59). Edición de bolsillo / Colección Rotativa / Plaza & Janes, S. A. Barcelona, 1969.

Sobre la homosexualidad en la piratería se sabe poco y seguramente se ha conjeturado más de lo debido. Debemos tener presente que el pirata era un individuo que vivía al margen de toda ley y normas sociales y ello le obligaba a mantenerse oculto, o semioculto, por razones que por conocidas no es necesario explicar aquí y ahora. Su cultura era sumamente reducida, incluso nula, podemos decir, y prácticamente en su totalidad eran analfabetos. Quizás el más adecuado calificativo que se les podía asignar a los piratas, además de otros muchos de grave significado, es el de proscritos. Los historiadores que por una o por otra razón nos hemos acercado al mundo de la piratería no hemos prestado, lamentablemente, la atención debida al asunto de la homosexualidad entre piratas.

Los piratas, por su calidad de serlo y por las circunstancias que ello conllevaba, usaron nombres falsos y apodos, con el fin de permanecer anónimos en las sociedades en las que vivían y ocultar sus profesiones de pirata, tan mal consideradas y perseguidas por sus contemporáneos. Ocultaban en lo posible sus referencias, incluidas, no menos que otras, la del matelotage. Esto, de alguna manera, contribuyó y ha contribuido a que de los piratas se sepa con detalle menos de cómo hubiere sido de otra forma y que, asimismo, se haya especulado indebidamente y mentido un tanto de la vida y costumbres de la piratería, incluida aquella institución del matelotage, y que quienes escribieron y escribimos sobre piratas hallamos pasado un poco, o un mucho, “de puntillas” sobre el tema. Porque la excesiva idealización que en todo momento se hizo y se continúa haciendo del pirata y de la piratería no es historia, es únicamente fantasía.

### **c) Narcisismo, manía y nostalgia**

Hay dos enfermedades mentales que encajan, sin duda, en la idiosincrasia del pirata, independientemente de que en ninguna de las definiciones y comentarios que del mismo hemos encontrado se aluda a ellas. Nos referimos al narcisismo y a la manía.

El narcisismo es un sentimiento de excesiva exageración que una persona siente hacia sí misma, ya sea por su aspecto físico o por sus cualidades personales. Es un trastorno de la personalidad, una afección mental con desmesurado egocentrismo y de rechazo hacia sus prójimos, con carencia prácticamente total de empatía con otras personas. El narciso tiene un concepto disforme de su propia grandiosidad y pretensiones ilimitadas de admiración, un grandioso concepto de su propio ego. Y todo ello impide que el narcisista se desenvuelva con normalidad en la sociedad en la que

vive. Tan vulnerable es la estima que el narciso tiene sobre sí mismo que no admite ni tolera las críticas que sobre su persona puedan hacer quienes le rodean. Aquellos que padecen narcisismo se identifican por sus fantásticos ideales de poder y de éxitos irrealizables y exigen en todo momento que se les admire aun no existiendo motivos que lo justifique. Narcisos envidiosos, altivos, egoísta. Todo igual que los piratas, que además añaden éstos el estar convencidos de tener en todo más derechos que los demás, no estando de acuerdo con las normas y leyes establecidas, creyéndose que pueden estar por encima de ellas.

Podemos decir que narcisismo es enamorarse de uno mismo. Un personaje mitológico (hay diversas versiones al respecto, aunque ligeramente diferentes), un bello joven llamado Narciso, de la mitología griega, pleno de vanidad y orgullo, extraordinariamente guapo, que se enamoró de su propia imagen, de sí mismo, y viéndose reflejado en el agua de una fuente intentaba besar su incierta imagen reflejada en ella, pero cada vez que lo intentaba su figura se desvanecía. Turbado de desilusión y dolor se mató con su propia espada cayendo muerto en la fuente donde se había visto como el más gentil y hermoso de los efebos. Su cuerpo sin vida dentro de la fuente se transformó en una flor, la flor que lleva su nombre, narciso. Garrida leyenda mitológica.

Saquemos afirmaciones de las hechas en esos dos párrafos y comparémoslas con la forma de ser de un pirata. **1.-** *Sentimiento de excesiva exageración que una persona siente hacia sí mismo y Concepto disforme de su propia personalidad* (condiciones ciertas de narcisismo). El pirata se estima a sí mismo de manera superlativa y también coloca su propia personalidad en un superior estadio irreal (narcisismo, pues). Como ejemplo puede servir el bucanero Henry Morgan (en realidad fue, a partir de cierta fecha, un corsario, y no un pirata, puesto que los ingleses le otorgaron una *Patente de Corso* / de él ya hemos hablado). Y de Morgan, año 1668, las palabras dirigidas al Gobernador español de Panamá, después de haber atacado y adueñado de Portobelo y de sus tesoros y cuando por ello el tal Gobernador amenazó a Morgan y a los suyos, por medio de una absurda carta, con capturarlos y ejecutarlos. Respondióle Henry Morgan al Gobernador (repetimos por ser preciso hacerlo aquí): *Por más que su carta no merezca respuesta, puesto que me tacha de pirata, le escribo estas líneas para rogarle que no tarde en venir. Le aguardamos con sumo placer y disponemos de pólvora y balas con las que recibirle. Si no viene pronto, nosotros, con el favor de Dios y nuestras*

*armas, iremos a hacerle una visita a Panamá.* Cínica e irónica respuesta narcisista de Henry Morgan. **2.- Egocentrismo.** Bien puede incluirse en lo dicho en el punto anterior puesto que el término significa una exagerada exaltación de la propia personalidad, hasta el extremo de considerarse el sujeto centro de general atención para los demás. En el caso de la piratería hay que disgregar el egocentrismo en dos unidades, pero que se complementan: el egocentrismo unipersonal del pirata jefe de un colectivo pirático y el egocentrismo de grupo constituido por los piratas obedientes y subordinados al adalid. En ambos casos es un *grandioso concepto de su propio ego* (narcisismo del estilo más puro). Otro tanto con *pretensiones ilimitadas de admiración.* **3.- El y de rechazo hacia sus prójimos y lo de *carencia prácticamente total de empatía con otras personas* (un ejemplo más de narcisismo) bien demostrado queda con la violencia ejecutada con los tripulantes y pasajeros a los que atacaban y apresaban en sus incursiones marítimas y terrestres de latrocinio, demostrando un total desconocimiento del dolor de los demás. No es preciso poner aquí ejemplos dado que las actuaciones violentas del pirata no son excepciones que confirman una regla, sino la regla misma. Pero aún así vamos a recordar brevemente (después hablaremos de él) a uno de los piratas más crueles y sanguinarios que hubo en la piratería de todos los lugares y tiempos, al que ciertamente se le pueden aplicar esas condiciones de narciso, Benito de Soto y Aboal: gallego de Pontevedra (1805-1830); comenzó su feroz carrera con un motín en el que no faltaron las atrocidades más perversas y los asesinatos y que a lo largo de sus actividades piráticas no perdonó ni el tesoro ni las vidas de cuantos navegaban en los barcos que atrapó. Ello encaja perfectamente, tal que circunstancias narcisistas, en la falta de empatía y rechazo hacia los demás (no es necesario precisar más). Misanropía cabal. **4.-** El pirata no era persona muy dada al diálogo con sus oponentes e igual que el narcisista: *no admite ni tolera críticas contra su persona.* Tenemos el caso del corsario, convertido más tarde en pirata, Pero Niño (1378-1453), vallisoletano de Cigales, servidor que fue del rey de Castilla y León Enrique III “El Doliente” y descendiente de una familia de nobles venida a menos. Destacado militar, marino y corsario, pero que una vez enviado al Mediterráneo para capturar piratas de Berbería y seguramente contrariado por sus correspondientes mandos superiores se hizo pirata. **5.-** Los deseos, aspiraciones e ideales de poder y de riqueza, las fantasías casi siempre irrealizables, son paralelos entre el narcisista y el pirata. **6.-** El narciso es envidioso y egoísta cual celoso pirata que aspira, busca, apresa y quiere para sí la más grande y mejor de las naves que encuentra en sus singladuras. **7.-** Los piratas, todos**

ellos homogéneos de los narcisistas, deambulan por los mares convencidos y seguros de ser los más importantes y merecedores de la mejor presa, al margen de tradiciones, normas y leyes..

Aunque el narcisista no es muy participativo al diálogo con quienes lo entorpecen en sus funciones, no ocurre siempre de este modo, puesto que su carácter y comportamiento es distinto según sea su interlocutor, pasando de la poca o nula conversación a convertirse en un elemento eufórico y exaltado con excesiva alegría, a transformarse en gran logorreico.<sup>268</sup>

Pero el pirata tuvo su Némesis representada por la justicia contemporánea que llevó a la horca a cuantos de ellos atrapaba<sup>269</sup> (así prácticamente a todos).

Son desconocidas las causas que dan lugar al narcisismo aunque se supone que las experiencias personales del individuo en los primeros años de su vida, tal que una crianza en especial insensible, favorecen el desarrollo de este trastorno mental. No obstante y para confirmar lo que decimos de los autores seguidamente nombrados hemos recogido lo siguiente:

Otto F. Kernberg, psiquiatría y psicoanalista, estadounidense de origen austriaco, con formación profesional en Chile. *La personalidad narcisista es básicamente defensiva...* Según este autor el narcisismo tiene como base, en muchos casos, la falta de atenciones y de amor que al individuo no le facilitaron sus padres en su edad infantil, de ahí lo de *defensiva*.

Gustave Le Bon<sup>270</sup> afirma que: *El comportamiento de las personas viene marcado por sus genes biológicos y su costumbre cultural*.

Gary Yontef (psicoanalista clínico de la Gestalt)<sup>271</sup> indica que el narciso no tuvo en su infancia los afectos paternos y de familia correspondientes a su edad. El niño que ha carecido de esas atenciones primarias desde su época infantil y de juventud y así

---

<sup>268</sup> Logorreico. Persona excesivamente habladora.

<sup>269</sup> Némesis. Diosa de la venganza y de la justicia de la mitología griega que castigó el desmesurado orgullo de Narciso.

<sup>270</sup> Gustave Le Bon (1841-1931). Psicólogo social y escritor francés. Fue muy importante por sus aportaciones referentes a la dinámica social y grupal. Autor del libro *Psicología de las masas*. Ediciones Morata S. A. Madrid, Madrid, 2014.

<sup>271</sup> Corriente de psicología moderna surgida en Alemania a principios del siglo XX.

ha llegado hasta su madurez como individuo, *vive subjetivamente de imágenes grandiosas e idealizadas para proteger su verdadero sí mismo.*” (Así exactamente lo propone Gary Yontef).

Según lo dicho, estos autores en sus escritos sobre psiquiatría (Kernberg y Yontef), pero más sobre psicología, documentan que el narciso se manifiesta por un patrón general que encierra los factores siguientes: autoestima y grandiosidad, falta de empatía hacia los demás, sobrevaloración de sus capacidades, fantasías y pretensiones sin calcular si estas son o no alcanzables, abuso y explotación de sus prójimos, egocentrismo desmedido, desprecio hacia los sentimientos de los otros, orgullo, vanidad, soberbia, y extremo personalismo en sus relaciones con los demás, con los consiguientes problemas para vivir en sociedad con sus prójimos, etcétera. Todo ello son rasgos propios de la personalidad del narcisista y se dan, habitualmente, en los piratas como individuos, llegando a ser en éstos una forma de personalidad patológica. Sólo es preciso para así entenderlo estudiar los antecedentes familiares y forma de vivir la niñez de los piratas y sus decisiones, comportamientos y actuaciones posteriores, cuando se lanzaban a la mar en busca de lo que buscaban, el desvalijamiento, el saqueo, la tortura y el asesinato de la *otra gente*, para con esto acumular riqueza casi siempre gastada en sus más siniestros vicios.

Se estima que en la población en general hay un 1 % de narcisistas y en las poblaciones clínicas<sup>272</sup> entre un 2 y un 16 %. Y, curiosamente, el narcisismo entre las personas diagnosticadas, lo padecen los varones entre un 50 y el 75 %.

Por su parte, la manía es un desequilibrio mental que consiste en un anómalo aumento del estado de ánimo. Un estado anímico eufórico con fuerte agitación. De preocupaciones fijadas y obsesivas en y por algo determinado quienes sufren manía.

El maniático suele tener raras y caprichosas costumbres no muy de acuerdo con las normalidades habituales. Su mala voluntad hacia los demás suele transformarse en rencor y en odio. Fácilmente irritables y con muchas posibilidades de ponerse colérico con facilidad.

---

<sup>272</sup> Poblaciones clínicas. Cualquier clase de experimento planificado que involucra a pacientes y que es diseñado para explicar el tratamiento más apropiado de futuros pacientes con una enfermedad determinada.

Muy activos y resistente a la fatiga y no muy dormilones. El no dormir por no tener sueño puede ser un signo de episodios maniáticos. De rápidas ideas y logorroicos, tal que el narcisista.

Escaso pudor y decoro y altas dosis de libido con excesiva confianza en conseguir sus éxitos amorosos.

A lo largo de una crisis maniática el sujeto que la padece llega con frecuencia en sus delirios de irresponsable grandeza a proyectar empresas tantas veces imposibles que llegan en muchas ocasiones a tener graves consecuencias para él mismo y para quienes están en sus círculos más cercanos.

Las acciones llevadas a cabo por el enfermo maniático, buenas o malas, no pueden ser obstaculizadas por sus más allegados y en caso de poder conseguirlo es a costa de notables trabajos. Era un caso bastante frecuente la tenacidad entre los piratas, que no solían dejarse aleccionar ni detener en sus decisiones. Es factible que el que sufre manía reaccione con hostilidad, agresividad y violencia cuando se intenta corregirlo en sus deseos, proyectos y errores. En su estado el maniático suele ser feliz.

Dos de las cosas más comunes en los piratas, posiblemente de las más llamativas, fueron, una, sus extravagantes vestuarios y su aseo personal: pantalones, camisas, fajas, medias, capas de vivos colores, sombreros poco ortodoxos, grandes collares y arracadas, calzados fuera de tono... y poca o ninguna preocupación si todo ello era o no de utilización femenina. La otra, sus grandes cabelleras largas, sucias y desordenadas, uñas sin cuidado alguno, suciedad maloliente y total falta de higiene.

Y no menos aparatosas eran sus costumbres (vicios, mejor dicho) de gastar cuanto dinero caía en sus manos. Antes hemos hablado de Henry Morgan y sus secuaces asaltando Portobelo. Bien, pues después del saqueo regresaron con absoluta tranquilidad a Jamaica en donde en bacanales sin tregua se gastaron unas 250.000 monedas de a ocho (reales españoles de plata) robadas en Portobelo. Acompañando sus retozos con música, bailes y alcohol, que tanto les gustaba, y, como no, con féminas de vida fácil.

Pero ¿cuál es el origen de la manía padecida por un individuo? El origen puede ser genético o biológico. El ambiente y circunstancias en los que el sujeto desarrolla su

existencia y su posición social pueden ser, asimismo, un factor determinante para desarrollar manía. El consumo de sustancias estimulantes (alcohol, drogas...) y la carencia de determinadas vitaminas (B<sub>12</sub>). Etcétera. Gustave Le Bon dice: *El comportamiento de las personas viene marcado por sus genes biológicos y su costumbre cultural.*

No todos los calificativos mencionados son patrimonio exclusivo del maniaco, no, pero el que sufre manía sí es portador de muchos de ellos. Son síntomas del maniaco que varían en cada caso. En esto están de acuerdo los Gustave Le Bon, Sigmund Freud, Burrhus Frederic Kinner, Carl Gustav Jung y otros..

En los piratas, sí en un elevado número de ellos, se concentraban estas condiciones, o desviaciones mentales, inherentes a la manía, y por lo tanto nos vemos obligados a decir, afirmando, que los piratas eran unos maniáticos, unos enfermos de manía.

En ambos casos, tanto el narcisismo como la manía, se ajustan y muy bien al comportamiento, vida y otras circunstancias del pirata. Por eso dijimos antes que había dos enfermedades que encajaban perfectamente en la idiosincrasia del pirata. No insistimos en este asunto por ser trabajo de psiquiatras y de psicólogos y por ello hemos expuesto solamente lo que razonablemente hemos creído oportuno para apoyar nuestra idea de que los piratas, si no en todos los casos, sí en muchos de ellos, quizás en la mayoría, sufrían de narcisismo y de manía.

*... la conocida falta de relaciones cordiales, representa sin duda alguna una perturbación de la función de la realidad. Gracias a múltiples trabajos psicoanalíticos sobre enfermos de esta clase (se está refiriendo C. G. Jung a enfermos de demencia precoz, pero bien puede aplicarse a narcisistas y maniáticos), hemos descubierto que la falta de adaptación exterior compensada por un aumento progresivo de la actividad de la fantasía, que puede ir tan lejos que llegue el día en el cual el mundo de ensueños posee ya más valor de realidad para el enfermo que la realidad exterior.*<sup>273</sup> Pensemos en piratas y sus circunstancias.

---

<sup>273</sup> JUNG, C. G. *Ibidem* (pp. 56-57).



Por otra parte, no sabemos bien si habría que clasificar la nostalgia (*Fado* para los portugueses, tan marineros ellos) como una enfermedad, como una enfermedad que afectaba a muchos hombres de la mar (igualmente a corsarios y piratas ¿por qué no?). Hay una cosa muy clara, sobre todo en la antigua marinería, y es que el romper aquellos hombres con sus habituales costumbres y formas de vida, que un día dejaron la tierra firme para subirse a una móvil plataforma llamada barco, y trabajar y vivir en ella, no era cosa fácil de entender ni de asimilar mentalmente. Largas singladuras, navegaciones eternas en sus mentalidades, y siempre la esperanza incierta del retorno a la patria querida y bien conocida, nadie puede dudar que ello suponía un auténtico trauma psicológico, e incluso físico, para los marineros. La nostalgia, el *Fado*, era sí, una enfermedad para los “lobos de mar”, o algo muy parecido a una enfermedad. ¡Qué cambio tan complicado y penoso entre la vida, comportamientos y costumbres de la forma de vivir en tierra y la de hacerlo en plena mar! Y penoso, especialmente, para quienes cambiaron repentinamente, por la circunstancia que fuere, la fragua, la carpintería, el palustre y/o el arado por la cubierta de un navío, trabajo este, así lo creemos nosotros, infinitamente más duro que todos aquellos.

Para Fonssagrives,<sup>274</sup> la nostalgia *...es una especie de idea fija del corazón que reconcentra todas sus tristezas, todas sus aspiraciones en un solo punto, el país natal; es un estado de inferioridad determinado por la tristeza que causa el alejamiento de los lugares, las personas ó las cosas amadas y el deseo incesante de volverlas á ver; la voluntad es impotente para reaccionar contra la pasión depresiva del recuerdo.* (¡Hermosa definición!). (sic).

La nostalgia suele empezar a manifestarse por una tristeza que llega a ser generalizada, con un profundo desaliento, que llega a producir falta de apetito, pérdida de peso corporal y mucha debilidad. La nostalgia es una neurastenia.<sup>275</sup> La nostalgia es en realidad una auténtica enfermedad. Una enfermedad agravada en los barcos, entre la marinería, marcando una notable diferencia con la misma dolencia pero sufrida en tierra. Y además *...se presenta de un modo distinto en la Marina mercante que en la*

---

<sup>274</sup> Jean-Baptiste Fonssagrives (1823-1884). Médico natural de Montpellier (Francia), muy interesado por la medicina naval. Fue médico-cirujano y perteneció al Cuerpo de Servicios de la Marina francesa. Tiene diversos escritos al respecto. Una de sus obras es: *Tratado de higiene naval* (obra completa 2 volúmenes / escrita en 1856). En España, Imprenta Miguel Ginesta / Impresor de la Casa Real. Madrid, 1887).

<sup>275</sup> Neurastenia: enfermedad producida por debilidad del Sistema Nervioso, caracterizada por una continua tristeza, cansancio, temor o miedo y emotividad.

*militar*.<sup>276</sup> (Más gravedad en la Marina militar / no hace mención el autor de esta afirmación a corsarios y piratas). Añaden Burot y Legrand: *El marinero procedente de la inscripción* [voluntario en barcos mercantes] *padece menos la nostalgia que el que está en los barcos por haberle tocado la suerte. En la Marina de comercio, la nostalgia es muy rara, el viaje es voluntario; la disciplina casi nula, y las dotaciones de los buques se componen de marineros del mismo país. En los barcos de guerra, la nostalgia es más rara hoy que antes, apenas si alguna vez la señalan los partes* [partes de navegación]; *las campañas son más cortas, las condiciones de existencia* [de vida] *mejores, las comunicaciones más fáciles, las distracciones más numerosas.* (sic). Comentario este perfectamente adaptable a la idiosincrasia de piratas y corsarios.

Loa grandes capitanes de buques de largas y difíciles navegaciones, tales como Hernando de Magallanes, Juan Sebastián Elcano, el propio Cristóbal Colón, Nelson, Vancouvert, Cook, Parry, Francklin, y una larga etcétera, siempre tuvieron mucho cuidado de que sus marineros se mantuviesen alegres en todo momento (o, al menos, siempre que fuese posible). Jean Baptiste Fonssagrives repitió muchas veces, y no sin razón, que *La alegría del marinero hace el elogio del Oficial que le manda*.

### **c) Enfermedades más comunes**

En realidad no hubo una enfermedad exclusiva del marinero. Las dolencias que surgían en los barcos eran, con muy pocas diferencias, las mismas que se detectaban en tierra. En donde sí existían contrastes era en la etiología de tales enfermedades. Y esto era lógico por las distintas maneras de manifestarse y de su desarrollo, debido a su aparición a bordo de embarcaciones y la influencia que ello suponía. Las navegaciones de largas singladuras por diferentes latitudes y la dureza de las mismas, las alimentaciones precarias, la no menos precaria falta de higiene, etcétera, eran causa de la diversa etiología de las enfermedades del marinero con respecto al individuo ubicado en tierra. Aún siendo idénticas las enfermedades en el hombre de mar que en el hombre de tierra sí eran diferentes sus etiologías, y también distintas en su tratamiento médico y en sus posibles intervenciones quirúrgicas, es por lo que se deben clasificar, cuando afectan a la marinería como patologías náuticas.

---

<sup>276</sup> F. Burot y A. Legrand en la página 29 de su obra ya citada varias veces.

Partiendo de estas afirmaciones vamos a escribir sobre las que en pretéritos tiempos fueron denominadas como enfermedades de los marineros o marinos. Y lo vamos a hacer manejando textos, al respecto pioneros en su época sobre esta materia, de los médicos F. Burot y A. Legrand,<sup>277</sup> y de Don Pedro María González, Catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica, de Cádiz.<sup>278</sup> Al margen de éstos, consultaremos además otros textos y documentos relacionados con el tema.<sup>279</sup>

Cuando en el año 1805 salió el libro del Doctor-Cirujano Don Pedro María González no había otra cosa publicada (absolutamente nada) sobre las enfermedades del mar, salvo algún impreso, de breves líneas, con apenas valor científico. ¿Qué podía hacer entonces la clase medico-quirúrgica para instruirse en sus respectivos trabajos referentes a la Marina ?

El error es culpa, defecto, acción desacertada y/o equivocada, pero si no se obra con mala conciencia y con pocas, o ninguna posibilidad de ejecutar las cosas de otra manera, tal y como lo hacían aquellos hombres de los siglos XV, XVI, XVII y XVIII dedicados a la sanidad, al menos ética y moralmente debemos decir que no sería justo acusarlos de malos e incompetentes profesionales de la medicina y de la cirugía. Estamos hablando de las Edades Media, Moderna y parte incluso de la Contemporánea. Aquellos hombres actuaban generalmente con honradez, utilizando los saberes, las medicaciones y las prácticas de su época y con sus conciencias tranquilas por el trabajo que hacían. El empirismo era su base de trabajo (así lo fue y no pudo serlo de otra manera).

El Escorbuto tuvo una gran importancia como enfermedad marinera. Tan alarmante, desesperante y mortífera, desconocida entonces y tan anónima ahora, salvo por los profesionales de la medicina, vamos a hablar de esta enfermedad ampliamente, para dejar claros hasta los más mínimos detalles del mismo. Fue una dolencia tan estrechamente unida a la marinería, sin excepciones, incluyendo, pues, a corsarios y piratas, que hemos considerado oportuno dedicarle algunas páginas, a la primera y más

---

<sup>277</sup> BUROT F. Médico Principal de la Marina Francesa - Oficial de la Legión de Honor. /// LEGRAND A. Médico de Primera Clase de la Marina Francesa /// *Enfermedades de la gente de mar y Epidemias Náuticas. Manera de evitarlas y combatirlas*. Traducido del francés y anotado por DEL VALLE, H. T. (Médico de la Armada Española). Imprenta del antiguo Ministerio de Marina. Madrid, 1904-1905.

<sup>278</sup> GONZÁLEZ, PEDRO MARÍA. *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*. Imprenta Real. Madrid, 1805.

<sup>279</sup> MARAÑÓN, GREGORIO /// BALCELLS, ALFONSO. *Manual de diagnóstico etiológico* (Primera Edición). Espasa-Calpe, S. A. Madrid, 1943.

graves de las enfermedades marineras de siempre, hasta que se descubrió que la vitamina C era la solución para con ésta poner fin a la tragedia. Esta vitamina, conocida también como ácido ascórbico (sin escorbuto) y su aplicación, incluso antes de conocerla como tal, supuso un alivio extremo en general para la sociedad y un consuelo en particular para la marinería y sus hombres.

Como inicio a este apartado vamos a hacer una breve definición actualizada de lo que es Estomatitis, y lo hacemos por aquello de que en pasados siglos (Edad Moderna y Edad Contemporánea) se llegó, de alguna manera, a vincular la estomatitis con el escorbuto. Es la estomatitis una inflamación de la membrana mucosa, de cualquiera de las estructuras de la boca. Es por ello por lo que puede, y de hecho lo hace, afectar a la lengua, a las mejillas, a los labios, garganta, base y/o cielo de la cavidad bucal, etcétera. El Doctor Don Gregorio Marañón y el Doctor Don Alfonso Balcells, en la página 287 de su libro *Manual de diagnóstico etiológico*, por nosotros consultado, hacen una muy corta afirmación sobre esta dolencia: *Las estomatitis o inflamaciones, localizadas o difusas, de la mucosa bucal...* (sic).

Las causas de estas inflamaciones pueden tener su origen en problemas de la propia boca, como, por ejemplo, deficiencia o falta de higiene bucal, pocas proteínas (elementos esenciales en la alimentación) en la dieta alimenticia, prótesis dentarias (reparación artificial de un órgano o parte de él / en este caso en la boca – dentaduras) sin una colocación y ajuste adecuados, quemaduras en la boca por ingerir bebidas u otros alimentos hirviendo o excesivamente calientes, por masticar plantas tóxicas, por la toma de determinados medicamentos, por reacciones alérgicas, por radioterapia (empleo terapéutico del radio), por infecciones de algún tipo, etcétera. Así, pues, la estomatitis puede ser muy variada, ocasionada por causas diversas, y debido a ello es clasificada en grupos diferentes.

La más frecuente de todas ellas es la Estomatitis eritematosa o herpética. Afecta más a los niños y a los adultos jóvenes, y cursa, entre otras manifestaciones, con fiebre, muy alta en bastantes casos, dolores de cabeza, irritabilidad del paciente, y otros. Y esto puede tener como causas las caries en la dentadura, los implantes de piezas bucales, el consumo excesivo de tabaco, el abusar de la ingestión de especias (comer especias desordenadamente), el beber líquidos muy calientes, la acumulación de tártaro (sarro en

la dentadura), en no limpiarse los dientes y la boca con frecuencia y adecuadamente, etcétera.

Cuando la estomatitis aparece con una mayor o menor periodicidad se denomina Estomatitis aftosa y es contagiosa, tal que prácticamente todas ellas.

En F. Burot y en A. Legrand encontramos que: *Las estomatitis, amigdalitis y anginas se observan en los buques que navegan por nuestras costas [costas europeas], en tanto que las afecciones gastro intestinales se presentan en la zona tórrida con especialidad (sic).*

La estomatitis, en su desarrollo más simple, más elemental, que es la conocida como Eritematosa o herpética, y que suele aparecer con más frecuencia en marineros (hablando del mar) que tienen problemas bucales (verbigracia, como caries dentales), y un consumo muy abusivo de tabaco (especialmente si es tabaco masticado).<sup>280</sup> Dicha estomatitis era altamente contagiosa, pero, no obstante, ya a finales del siglo XIX y comienzos del XX había decaído tanto en intensidad como en número, dentro de la Marina. Podía desarrollarse, aparte de por otros motivos, a partir, por ejemplo, de un enfriamiento (aunque este fuese leve). Fue habitual en navíos cuando los navegantes bebían agua de un mismo recipiente, agua no precisamente en las mejores condiciones higiénicas, contaminada frecuentemente. Hubo al respecto auténticas epidemias en los buques, sobre todo en singladuras de altura y con pocas escalas donde poder hacer aguada (en las embarcaciones, reponer agua en malas condiciones por agua perfectamente potable). Aunque sin llegar a circunstancias extremadamente graves, sí que sufrían muy desagradables molestias quienes padecían estomatitis, y particularmente estomatitis eritematosa o herpética (también denominada gingivitis ulcerosa y/o estomatitis de Vincent).

En los diarios de navegación de diversas embarcaciones puede leerse como en estos casos epidémicos (y en otros que no eran tal) se producía en los marineros una inflamación de la mucosa bucal en determinadas fechas del año. Y hubo médicos de la época que afirmaron (creemos que dichas afirmaciones es interesante resaltarlas aquí en este nuestro trabajo) que la estomatitis eritematosa o herpética fue precursora del escorbuto.

---

<sup>280</sup> No eran los marineros españoles muy aficionados a masticar tabaco.

Una epidemia de gingivitis ulcerosa la hubo en el navío *Fabert*, cuyo médico era un tal Gaiehard, ocurrida en una travesía por el Océano Pacífico durante los años de 1877 al 1880 (ya muy avanzado el siglo XIX). Otro tanto sucedió en el buque *Pallas* (médico, Castel), cuando navegaba por el sur del Océano Atlántico (años 1881 – 1885). En ambos casos no hemos encontrado más datos al respecto (F. Burot y A. Legrand). Igualmente hemos de decir sobre la nave *Roland*, que tripulaba como médico un tal Ambiel, y que viajaba por la región norte, asimismo, del Océano Atlántico, en el periodo de tiempo comprendido entre los años 1888 y 1891 (*idem* en todos estos casos).

Diferentes médicos llegaron a la conclusión y afirmaron que no era un tratamiento local (en la boca) el más idóneo para hacer desaparecer el problema, sino una buena modificación del régimen alimenticio (por ejemplo, la carencia de vegetales frescos, así como de frutas frescas, influía y mucho en la aparición y gravedad de esta enfermedad).

Hemos comentado (autores de la época lo dijeron) que el escorbuto pudo tener, al menos en muchos casos, sus orígenes en un proceso de gingivitis ulcerosa, tal como al parecer sucedió en el buque *Boursaint*, años 1882 – 1886, y en el cual iba como médico responsable de la sanidad el conocido como Doctor Viart. No hemos encontrado más información sobre el *Boursaint* ni sobre el médico Viart (F. Burot / A. Legrand).

Otro buque en el que se produjo la misma pandemia fue el *Alexandre*, en el año 1875, en el cual ejercía como médico el llamado Catelan, que reconoció 400 casos de estomatitis ulcerosa en una tripulación total de unos mil individuos (1100 hombres, concretamente). En este caso, la enfermedad surgió en poco tiempo y de manera epidémica. Este médico publicó en su momento un tratado sobre esta enfermedad referente a cuando la misma aparecía de forma pandémica.<sup>281</sup>

Dice el Doctor Catelan en su mentado tratado dice que la estomatitis epidémica suele surgir con mucha frecuencia en el ambiente de la Marina y en cualquier latitud del mundo, pero añade que no hay motivos, al menos así lo considera él mismo, para

---

<sup>281</sup> CATELAN, J. A. *De la stomatite ulcereuse epidemique* (De la estomatitis ulcerosa epidémica). Archivos de Medicina Naval. París 1877. No nos ha sido posible la localización de algún ejemplar de este tratado de la época en la que fue publicado.

relacionar, en ningún caso, la estomatitis con el escorbuto (hay en esta su afirmación contraposición con lo dicho por otros colegas suyos).

Hay en la historia de la Marina otra embarcación, en este caso una fragata denominada *Nercide*, que zarpó de Tolón (Francia) el día 1 de junio del año 1870 y que inmediatamente después de comenzar su travesía surgieron más de ochenta casos de estomatitis. Lo que no explica el Doctor Catelan (que es quien cuenta este caso) es el total de personas que iban a bordo de tal buque en el momento de su partida. Lo que efectivamente es cierto es que en aquella nave surgieron además diversos casos de escorbuto, aunque ello fue a los cuarenta y seis días después de haber zarpado el buque de Tolón, es decir, en el mismo viaje y cuando ya había aparecido previamente la estomatitis. Pero hay una circunstancia que complica el poder afirmar si aquel escorbuto fue consecuencia de la previa estomatitis, porque el barco, entre uno y el otro episodio de enfermedades (entre estomatitis y escorbuto) hizo una escala (estuvo anclado, aunque por poco tiempo) en Bahía (Brasil). ¿Fue en este caso el escorbuto una derivación de la estomatitis o fue un contagio de aquél en su tiempo en Bahía y sin ninguna relación con ésta? Nosotros, como ustedes comprenderán, no estamos en disposición ni de afirmarlo ni de negarlo.

Debemos recordar que nos estamos limitando aquí y ahora a comentar cuestiones médicas marinerías referentes al siglo XIX y a épocas parejas.

El Doctor Catelan en su obra *De la stomatite ulcereuse epidémique* habla de otras muchas situaciones referentes a esta dolencia en su forma epidémica. Y es muy curiosa su afirmación, que suponemos empírica (basada en la práctica o en la rutina), de que, prácticamente, en la totalidad de los casos afecta a individuos (marineros o no) de una edad comprendida entre los 19 y los 22 años, llegando a decir que sus investigaciones le llevaron a relacionar la estomatitis ulcerosa (por aquello de los 19 a 22 años) con el nacimiento de la muela del juicio y con una posible inflamación de la mucosa bucal.

De los 1100 individuos del buque *Alexandre* había 100 que ya habían sobrepasado la edad de los 25 años (muela del juicio confirmada) y ninguno de ellos tuvo problemas de estomatitis, estando, igual que el resto de navegantes de aquel barco, en las mismas condiciones de salud y de vida, es decir, en igualdad de condiciones de

todo tipo (esfuerzos físicos y mentales, vestimenta, alimentación, etcétera) que los hombres menores de 25 años de edad, que, en todos los casos, enfermaron de estomatitis ulcerosa.

Había otro médico que afirmaba lo mismo que Catelan. Un tal Mourson (francés). El 71 por ciento de los casos por éste estudiados coincidían con el nacimiento de la muela del juicio.<sup>282</sup>

Opinaban los doctores Catelan y Mourson: ... *que la congestión nutritiva ocasionada por el trabajo de crecimiento en ese molar [muela del juicio], unido al exceso de trabajo que es común en los barcos, sobre todo en los buques escuelas, y en la edad en que termina la evolución dentaria, puede determinar por la causa más insignificante (enfriamiento, irritación, poco cuidado de la limpieza de la boca, etc.) la inflamación de la mucosa no porque sea un locus minoris resistentiae*<sup>283</sup> *sino porque es asiento de una congestión activa. (sic).*

Es un hecho observado en el mundo marineró (y en el no marineró) que la estomatitis de cualquier clase tenía una relación directa con la higiene bucal y que en el caso, no obstante, de aparecer (con higiene lo hacía menos frecuentemente), se presentaba con menos gravedad en los marineros que más o menos normalmente se limpiaban los dientes y la boca. Los dientes sin sarro, sobre todo en el cuello de los mismos, eran y son menos propensos a infecciones de estomatitis. Una boca descuidada era, y lo sigue siendo, de un alto riesgo para conseguir una gingivitis ulcerosa.

Por ser una enfermedad contagiosa, la utilización de un cepillo dental y el uso frecuente de polvos dentífricos era la mejor medida profiláctica (preventiva), pero estas cosas eran algo impensable en aquellos tiempos en el cuidado de la higiene personal, a pesar de las precisas indicaciones hechas al respecto por los médicos de la Marina de la época. No podemos olvidar, entre otras cuestiones relacionadas con los hombres de mar de los siglos XVIII y XIX, que los marineros no disponían de vasos de uso personal para beber, algo tan elemental en los tiempos actuales, y que cuando bebían agua de los recipientes para ello utilizados, lo hacían a través de un chupador (algo similar a las

---

<sup>282</sup> Lo dice Mourson e su libro *Maladies les plus frequentes a bordo du vaisseau-ecole de los cañoneros* (Las enfermedades más frecuentes a bordo del buque-escuela de los cañoneros).

<sup>283</sup> Gen o cromosoma de menor resistencia.



cañas que ahora en nuestros días empleamos para tomarnos un refresco), chupador utilizado por un marinero a continuación de otro.

Como ejemplo, hay que decir que en la Marina española de aquella época no estaba reglamentado el uso del cepillo de dientes en la marinería, en tanto que sí lo estaba en la Marina de Francia, y ello pudo ser la causa de que en el país galo, contrariamente a España, la estomatitis no fuera tan habitual.

La estomatitis contagiosa fue considerablemente frecuente en la Marina española, pero, haciendo referencias coloniales, hay que especificar que, por ejemplo, en Cuba y en las Islas Filipinas, se daban pocos casos de esta dolencia.

La higiene fue básica (y lo es en todo momento) para que nuestro cuerpo funcione como es debido, y su ausencia, tal como sucedía entonces, unido a unos normales y lógicos desconocimientos médicos, llevaban al individuo en general, y al marinero en particular (por su trabajo, condiciones de vida, etcétera), a sufrir limitaciones físicas que hoy no nos son tan extrañas e incomprensibles, que conducían, en el caso de los marineros, por sus largas y penosas singladuras, hasta la misma muerte.

El número de enfermos por estomatitis descendió en la Marina española, llegando prácticamente a desaparecer. En los años 1888 – 1889, en la totalidad de los buques con individuos afectados, se dieron 178 casos, cuya proporción en tantos por ciento fue del 2'59, tomando, como cifra para obtener este porcentaje, el número total de hombres embarcados en todos los buques. Según nuestros cálculos, ese total de hombres era de 6.872'58 (6.873) distribuidos en la totalidad de los buques.

Años 1889 – 1890, hubo un ascenso en el número de enfermos, llegando a 248, cuya proporcionalidad, lógicamente, también aumento, siendo del 3'15 por ciento. Pero en el año 1894 la cifra descendió a 162 individuos enfermos de estomatitis, casi todos ellos, como en los casos anteriores, ocurridos en la Marina española (año 1894, de un total de 162 casos, 122 de ellos en la Marina española). La proporcionalidad, en esta última ocasión, bajó a un 1'94 por ciento. (Cálculos del autor).

Existió un barco español, de nombre *Gerona*, en el que siempre hubo más enfermos de estomatitis que en otros similares, pero en el cual también se produjo un

descenso de casos de esta dolencia: años 1888 – 1889, total 71 casos; años 1889 – 1890, 98 casos (ascenso); año 1894, 42 casos (descenso).<sup>284</sup>

El escorbuto, vinculado o no con la estomatitis, es una enfermedad producida por avitaminosis (en concreto por deficiencia o falta de vitamina C en el organismo / menos de 0,2 miligramos de ingesta por día), cuyos síntomas están en directa relación con alteraciones en el tejido conectivo.<sup>285</sup> Muy común en los marinos antiguos, que vivían (o sobrevivían) con dietas alimenticias sin frutas frescas ni verduras ni hortalizas. Sus manifestaciones clínicas (características de la enfermedad) eran pápulas (tipo concreto de lesión en la piel de no más de un centímetro de diámetro, circunscritas y abultadas y de bordes muy bien delimitados y contenido sólido). El escorbuto afecta de forma grave a las encías, especialmente a las personas que tienen dientes, ocasionando inflamación de las mismas, notables hemorragias, infecciones secundarias y un importante y constante aflojamiento y caída de la dentadura, con una añadida mala cicatrización de las heridas y reapertura de las cicatrizadas recientemente. Estomatitis<sup>286</sup> ulcerosa muy fétida (mal oliente). También hemorragias viscerales y subperiósticas<sup>287</sup> dolorosas a la presión. Hemorragias orbitales, con equimosis<sup>288</sup> muy pronunciada de los párpados (con frecuencia también en las órbitas oculares). En algunos casos, las hemorragias en unos u otros lugares del cuerpo, debidas al escorbuto, no se presentan hasta pasado algún tiempo y siempre las hemorragias de todo tipo vienen precedidas de la alteración de la permeabilidad de los capilares.<sup>289</sup> Las hemorragias musculares y óseas sobrevienen por traumatismos o esfuerzos insignificantes. Hematomas subungulares (hinchazón debajo de las uñas / frecuentemente acompañados de

---

<sup>284</sup> Los cálculos de proporcionalidad en tantos por ciento son del autor de estos trabajos.

<sup>285</sup> Tejido conectivo. En Histología el tejido conectivo también se denomina tejido conjuntivo. Es un conjunto heterogéneo (variado) de tejidos orgánicos que comparten un común origen... etc. La Histología es la ciencia que estudia todo lo relacionado con los tejidos orgánicos: su estructura microscópica, su desarrollo y sus funciones, etc.

<sup>286</sup> Estomatitis. Inflamación del revestimiento mucoso de cualquiera de las estructuras de la boca, que pueden estar localizadas en: mejillas, labios, encías, lengua, garganta y cielo y parte de abajo de la boca (paladar). (Ya dicho).

<sup>287</sup> Hemorragia subperióstica o subperiosteal. Localizada, principalmente, en los extremos de los huesos largos.

<sup>288</sup> Equimosis quiere decir que el lugar al que se refiere está amoratado, tiene moratones. En este caso, párpados amoratados, debido a la sangre derramada por los capilares de la zona y que ha quedado, sin salir al exterior, ubicada entre los tejidos de los párpados.

<sup>289</sup> Capilares. Son los vasos (venas) de menor diámetro y están formados solamente por una capa de tejido, lo cual permite el intercambio de sustancias entre la sangre y las sustancias que se encuentran alrededor de ésta.

considerables hemorragias). Disfunciones emocionales, entre ellas psicastenia.<sup>290</sup> Intensa palidez. Puede haber ligera hematuria (orinar sangre). Según Don Gregorio Marañón, cuando hay sangre oculta entre las heces (melenas), es en todo caso un signo sospechoso de escorbuto. Cuando la enfermedad llega a su estado terminal es fácil que con frecuencia aparezca ictericia (coloración de la piel y de las mucosas) y edemas (acumulación de líquidos en diversas partes del cuerpo), como, igualmente, fiebre (muy alta en muchos casos / a veces, febrícula<sup>291</sup> prolongada o estados febriles intensos por las fáciles complicaciones infecciosas). Súbitamente pueden surgir convulsiones, shock, y muerte dolorosa.

*“Las hemorragias considerables amenazan mucho peligro, y suelen tener poco remedio, porque si los vasos [vasos sanguíneos] abiertos estan fuera del alcance de la compresion [interiores del cuerpo y sin posibilidad de taponarlos], mueren estos enfermos [de escorbuto] repentinamente, sin que pueda aplicarseles ningun socorro.”* /// *“La hinchazon edematosa [con hedemas] y el encogimiento de las piernas son síntomas muy comunes en el segundo y tercer periodo del escorbuto...”*, dicho por el médico-cirujano Don Pedro María González, en la página 299 de su obra *Tratado de las enfermedades de la gente de mar... etc.* (ya mencionada). *“La disenteia,<sup>292</sup> tambien comun en los últimos periodos del escorbuto... etc.”* (página 300). *“Hay algunas constituciones (constitución física y psíquica del individuo) naturalmente débiles y laxas (flojas), de las que, apoderado el escorbuto, no solo hace rápidos progresos (el escorbuto progresa, se agrava), si no que es muy difícil superarlo del todo, siendo lo mas comun que dexa [deje] de por vida reliquias [secuelas] de su exisatencia... etc.”* (página 301). Del mismo autor y obra.

---

<sup>290</sup> Psicastenia. Es una dolencia en la psique (fuerza vital de una persona unida a su cuerpo a lo largo de su vida y desligada del mismo tras su muerte) caracterizada por fobias, obsesiones, convulsiones y ansiedad. Fobia es una clase de trastorno de ansiedad: fuerte temor, irracional, por algo que representa poco o ningún peligro real; un miedo persistente e irracional a una clase determinada de objeto, animal, actividad o situación que no tiene peligro alguno o lo tiene mínimamente. El término psicastenia ya no se utiliza en el diagnóstico clínico.

<sup>291</sup> Febrícula es cuando la temperatura del cuerpo humano es superior a los 37° y no sobrepasa los 38° y así se mantiene por un espacio de tiempo no inferior a 24 horas (ligera temperatura corporal durante larga duración). Si tal temperatura es igual o más elevada de 38° y hasta 40° o menor, se denomina fiebre. Si es mayor que 40° se llama hiperpirexia. Temperaturas superiores a 42° no son admisibles en los seres humanos, suelen ser incompatibles con la vida. Hiperpirexia o hipertemia es una temperatura corporal del ser humano extremadamente elevada.

<sup>292</sup> Disentería: *“Flujo de vientre con pujos y alguna mezcla de sangre”* /// *“Enfermedad infecciosa y específica cuyos síntomas característicos son la diarrea con pujos y mezcla de sangre”*. Son definiciones de diccionario. (Después veremos un apartado dedicado a la Disentería).

Don Gregorio Marañón añade que se han llegado a registrar casos de nictalopía, es decir, trastornos visuales que suponen ceguera nocturna, pero que no impiden una visión normal durante el día; con luz crepuscular o penumbrosa no se ve bien. Al disminuir la luz disminuye la visión bruscamente, y no gradualmente, como es normal en personas sin dificultades en la vista, y hay quienes han apuntado que a este problema habría que denominarlo, seguramente con acierto, vesperalopía o ceguera vespertina. También dice el Doctor Marañón que en quienes padecen escorbuto el análisis de la coagulación sanguínea y su tiempo de sangría son normales, y que no existen alteraciones leucocitarias (podríamos decir, enfermedades de los leucocitos)<sup>293</sup>, pero que puede, eso sí, haber una plaquetopenia (trombocitopenia)<sup>294</sup> discreta. Visto lo cual, nosotros consideramos que los marineros enfermos de escorbuto padecían de plaquetopenia o trombocitopenia, en mayor o en menor grado, y que su visión (debido a nictalopía) en las horas crepusculares, en las bodegas de los barcos poco iluminadas, y por la noche, era deficiente y/o nula.

En los casos normales (típicos) del escorbuto su diagnóstico no es difícil, pero sí lo es, y mucho, cuando se presenta de manera atípica, y sobre todo si en el enfermo no hay antecedentes escorbúticos.

El escorbuto solamente se cura (en breve tiempo) comiendo frutas frescas (también verduras y hortalizas) en buen estado y que contengan vitamina C, sobre todo cítricos (naranjas, limones, limas, y similares), además de otros. Alimentos ricos en vitamina C son (citamos sólo algunos): el camu camu (*Myrciaria Dubia*);<sup>295</sup> soja fresca (4000 miligramos por cada 100 gramos de cantidad comestible); guayaba (273

---

<sup>293</sup> Leucocitos: conjunto heterogéneo de células sanguíneas... etc.

<sup>294</sup> Plaquetopenia o trombocitopenia. Disminución de las plaquetas por milímetro cúbico de sangre. Habitualmente, la sangre contiene entre 150.000 y 350.000 plaquetas por cada microlitro de sangre; el sangrado normal (hemorragia) puede ocasionarse al haber una cantidad inferior a 30.000 plaquetas por microlitro sanguíneo, pero los verdaderos problemas no llegan a observarse sino cuando la disminución está por debajo de las 10.000 plaquetas por microlitro. Trombocitopenia significa la existencia de cantidades muy bajas de plaquetas en el sistema circulatorio. Las personas con trombocitopenia sufren tendencia a sangrar, pero las hemorragias se producen, generalmente, por las pequeñas venas o capilares y no en los grandes vasos (venas mayores). Las plaquetas ayudan a la coagulación de la sangre y son células (de la misma sangre) de los mamíferos, que tienen forma de disco ovalado o redondo y que carecen de núcleo y hacen que las heridas cicatricen.

<sup>295</sup> El camu camu es una fruta que se cría en la Amazonía del Perú y que tiene un muy abundante contenido de vitamina C (alrededor de cincuenta veces más que los cítricos). Exactamente, su contenido de vitamina C es de 2780 miligramos por cada 100 gramos de cantidad comestible. Esta fruta y su composición fueron descubiertas últimamente. Sobre este asunto ver a YURKANIS BRUIC, PAULA, en *Química Orgánica* (5ª Edición), Pearson Educación, 2008. Y a Mc. MURRAY, JOHN, en *Química Orgánica* (6ª Edición), Thompson Editores, México D.F. 2004.

miligramos por 100 gramos.); grosella negra, col y repollo (200 ml. por 100 g.); perejil (190 ml. por 100 g.); pimientos, uno de los productos hortícolas más ricos del mundo en vitamina C (131 ml. por 100 g.); kiwi (94 ml. por 100 g.); berro (87 ml. por 100 g.); zumo de pomelo (84 ml. por 100 g.); papaya (82 ml. por 100 g.); coliflor (67 ml. por 100 g.); fresa y fresón (60 ml. por 100 g.); la acerola (*Malpighia glabal*) y el escaramujo (*Rosa canina*), superan al pimiento en contenido de vitamina C. Otros alimentos y su contenido de vitamina C en miligramos por cada 100 gramos de cantidad ingerida: melocotón, muy poca vitamina C, menos del 10 por ciento; ciruela, lo mismo que el melocotón; piña, 20 por 60; manzana, no sobrepasa el 10 por cien; la sidra como bebida hecha a partir de la manzana, apenas si tiene restos de vitamina C; las uvas y los plátanos un escaso 10 por ciento; las moras, entre un 10 y un 15 por ciento, pero sin rebasarlo; las espinacas, entre 50 y 90; patatas crudas, entre 10 y 30 miligramos por cada 100 gramos de cantidad comida (si las patatas son cocidas, no más de un 5-15 por ciento); zanahorias, 10 por ciento o menos cantidad; el pan, cero. El azúcar, el vinagre, el alcohol, la melaza y la leche, no contienen vitamina C. El café, no contiene, o solamente en cantidad ínfima.<sup>296</sup>

En cuanto a las concentraciones en plasma de vitamina C, que puedan considerarse, normales o no, son: desde 0,4 miligramos hasta 1'5 gramos al día pueden considerarse normales; desde 0,2 hasta 0,4 miligramos diarios, baja concentración; inferiores a 0,2 miligramos al día, deficitarias. Con la vitamina C el hombre puede prevenir y evitar el escorbuto. Pero hay que dejar muy claro que si la dieta diaria de vitamina C es nula, es cero, el escorbuto aparece de inmediato. Quienes han de tomar vitamina C porque ellos mismos no la sintetizan, en caso de no tomarla en absoluto, irremediabilmente enfermarán de escorbuto y morirán sin paliativos posibles. El escorbuto puede considerarse, sin errores posibles, como la primera de las enfermedades tratadas a base de una dieta alimenticia concreta, y, también sin equivocaciones, como la más grave (gravísima) de las enfermedades de los marineros (hay quienes han asegurado que el escorbuto en las Marinas medievales y de la Edad Moderna mató a más hombres que todas las guerras juntas de aquellas épocas). Y así fue todo ello, hasta que se descubrió la vitamina C y se supo cuales eran los alimentos que la contenían.

---

<sup>296</sup> Fuentes para conocer algunas de estas cantidades: Hughes, 1951 /// Lloyd y Coulter, 1961 /// Carperter, 1986; Cuppage, 1994 /// Stephen R. Bown – *Escorbuto* – Traducción de Alistair Tremps – Editorial Juventud, S.A. – Barcelona, 2005.

Los requerimientos nutricionales de vitamina C por edades y peso son diferentes, aunque para la prevención del escorbuto es suficiente con la ingesta de una dosis diaria de 10 miligramos de ácido ascórbico, pero, no obstante, se considera que las dosis han de ser mayores para un mantenimiento en general de una buena salud. La ingesta, en todo caso, se incrementa en situaciones en las que haya un mayor gasto de vitamina C, como es el caso de fumadores y de alcoholicos, o en personas que realizan actividades más intensas de las normales, tales como deportistas y marineros, y muy especialmente de marineros de la Edad Media y de la Edad Moderna (no vamos a detallar los motivos que en estas épocas obligaban a los marineros a esfuerzos y controversias muy por encima de cómo ocurre en la actualidad); lo mismo sucede en situaciones biológicas y patológicas, dado que en éstas se requiere un aporte más considerable de vitamina C.

No hay ninguna duda sobre lo positivo que para el organismo supone una suplementación de ácido ascórbico en la dieta diaria cuando se padecen enfermedades de cualquier tipo, pero, sobre todo, en problemas cancerígenos y/o en enfermedades degenerativas y/o crónicas, en cuyos casos se sugiere la administración de un gramo diario de vitamina C, acompañada de una dieta abundante de frutas frescas y de vegetales. Habría que incluir en este punto a marineros en general y a corsarios y piratas en particular. Pero debe saberse que la administración de vitamina C en exceso no es aconsejable.

Ejemplos de ingesta diaria recomendada de vitamina C (solamente nos vamos a referir a varones con edades comprendidas entre 14 y 70 años, las que están más cercanas a las de los marineros de referencia: de 13 a 18 años (entrarían en escala los grumetes), 75 miligramos de ingesta diaria (repetimos); de 19 a 30 años, 90 miligramos; de 31 a 50 años, 90 miligramos; de 50 a 70 años, 90 miligramos.<sup>297</sup> Dicho por Ángel Gil Hernández en su obra *Tratado de nutrición: bases fisiológicas y bioquímicas de la nutrición* (ver a este autor en la Bibliografía).

---

<sup>297</sup> Tomado del libro de Ángel Gil Hernández *Tratado de Nutrición: bases fisiológicas y bioquímicas de la nutrición*., que a su vez lo toma del *Dietary reference intakes for vitamin C, vitamin E, selenium and carotenoids. National Academy of Sciences (U.S.A.), 2000.* (Dietario referente a la cantidad administrada de vitamina C, vitamina E, selenio y carotenoides. Academia Nacional de Ciencias /U.S.A./, 2000. // Traducción libre). También hemos tomado de este libro y mismas circunstancias las cantidades de vitamina C que diversas frutas u hortalizas contienen por cada 100 gramos de cantidad comestible (ver en páginas 223 y 224). Gil Hernández es Catedrático de Bioquímica y Biología Molecular en la Universidad de Granada. MÁS DATOS EN BIOGRAFÍA.

En los tiempos que ahora vivimos el escorbuto es una enfermedad que en los países desarrollados ha desaparecido y que excepcionalmente se da en casos muy concretos, como en personas no consumidoras de frutas ni de productos hortícolas, especialmente verduras; en individuos con dietas alimenticias muy estrictas, en consumidores de drogas y/o en alcohólicos. Aparece el escorbuto en algunas (muy pocas) ocasiones en personas con avanzadas edades y cuyo poder adquisitivo es muy bajo.

Las frutas con mayor contenido de vitamina C son las ácidas, puesto que su PH<sup>298</sup> ácido estabiliza dicha vitamina (kivis,<sup>299</sup> grosellas,<sup>300</sup> mango,<sup>301</sup> fresas, etcétera.). Las frutas ácidas exprimidas contienen más vitamina C que no exprimidas.

Los cereales carecen de vitamina C y si alguno lo contiene es muy escasamente. Entre los alimentos de origen animal la vitamina C es muy pobre, aunque, no obstante, hay alguna localizada en el hígado (entre 10 y 40 miligramos por cada 100 gramos de cantidad ingerida), riñones (tal que el hígado) y en el cerebro (más o menos igual). En la carne fresca, solamente rastros de vitamina C, y en la cocida, cero.<sup>302</sup>

La vitamina C, o ácido ascórbico (en latín *ascórbico* quiere decir *sin escorbuto*), fue aislada por vez primera, en el año 1928, por el médico y bioquímico húngaro Albert Szentz-Györgyi de Nagyrápol<sup>303</sup> (1893 – 1986)--(Premio Nobel de Medicina en 1937). Cinco años después (1933) su forma estructural la definió Sir Edmund L. Hirst. El término Vitamina lo estableció el bioquímico polaco Casimir Funk (1884 -1967). En la misma fecha, Sir Walter Norman Haworth (1883 – 1950), profesor universitario y bioquímico (de bioquímica: ciencia que estudia los fenómenos químicos que se originan en el ser vivo) británico (Premio Nobel de Química año 1937), y el bioquímico suizo, de familia judía y de origen polaco, Thadeus Reichstein (1897 – 1996)--(Premio Nobel de Fisiología y Medicina año 1950), sintetizaron, independientemente el uno del otro, la

---

<sup>298</sup> PH. Medida utilizada en química para conocer la acidez o la alcalinidad de una sustancia generalmente en su estado líquido (también es utilizable en los gases). La alcalinidad (asimismo conocida como basicidad) es la capacidad acidoneutralizante de una sustancia química en solución acuosa.

<sup>299</sup> Kivi, también llamado lulo o actinina. Es una planta trepadora que tiene su origen por la región de China. Fue introducida en Nueva Zelanda en el año 1904 y a partir de entonces se ha cultivado en muchas regiones de clima templado. Tiene un agradable fruto comestible.

<sup>300</sup> Fruto del árbol llamado grosello, de frutas de color rojo y sabor agridulce.

<sup>301</sup> Mango. Árbol intertropical de flores amarillas y fruto aromático y agradable. Fruto de este árbol.

<sup>302</sup> Generalmente hay una equivocación al respecto sobre el contenido de vitamina C en los productos cárnicos.

<sup>303</sup> Albert Szentz-Györgyi hizo el aislamiento de la vitamina C a partir del tejido suprarrenal, naranjas y col y la llamó ácido hexurónico.

vitamina C. El químico estadounidense Linus Paulig (1901 – 1994), una de las mentes más preclaras de todo el siglo XX, fundador, con otros, de la Biología Molecular,<sup>304</sup> y Premio Nobel de Química en el año 1954, y Premio Nóbel de la Paz en 1962 (por motivos relacionados con su profesión), llegó a la conclusión de que la vitamina C es un gran protector contra las infecciones víricas y contra el cáncer, y recomendó la ingesta de grandes cantidades de esta vitamina por los muchos beneficios que ello supone para el organismo.

La vitamina C la sintetizan las plantas y la mayoría de los vertebrados y lo hacen a partir de la glucosa (azúcar contenida en diversas frutas, en el zumo de algunos vegetales, y en la sangre y en la orina de los diabéticos). No la sintetizan, verbigracia, ni el hombre, ni los monos ni los conejos de Indias (cobayas), a pesar de ser vertebrados; tampoco la sintetizan determinadas clases de peces, de insectos y de aves. Por lo tanto, quienes no pueden sintetizar la vitamina C están obligados a conseguirla por medio de los alimentos.

*El escorbuto puede definirse como la disminución en la capacidad del organismo para sintetizar colágeno,<sup>305</sup> lo que ocasiona una elevada fragilidad de los capilares sanguíneos, aparición de derrames en la piel, los órganos y el músculo esquelético,<sup>306</sup> retraso de la cicatrización, caída de los dientes, astenia (falta de fuerzas, decaimiento físico, debilidad), somnolencia, anemia (empobrecimiento de la sangre) y dolores articulares.<sup>307</sup> (En general, astenia profunda y dolores óseos). Albert Szentz Györgyi de Nagyrápol.*

Aunque esta mención infantil se distancia de este trabajo, no obstante, comunicar que el déficit de vitamina C en los niños de corta edad ocasiona ciertas anomalías, que se manifiestan en disminución del crecimiento y en problemas de osificación (de osificar: formar o producir hueso o sustancia ósea), así como, igualmente, en hemorragias (menos llamativas que en los adultos) y grandes anemias. Los síntomas nerviosos y óseos son más llamativos en los niños que en los adultos (los

---

<sup>304</sup> Biología Molecular: es una disciplina científica cuyo objetivo es el estudiar los procesos que tienen lugar en los seres vivos a partir de un punto de vista molecular.

<sup>305</sup> Para conocer bien lo que es el colágeno consultarlo en un diccionario adecuado, dada su compleja definición, que no es necesario incluir aquí.

<sup>306</sup> Músculos esqueléticos. Son una clase de músculos unidos al esqueleto, constituidos por células o por fibras alargadas y multicelulares (con muchas células) que sitúan sus núcleos en la periferia... etc.

<sup>307</sup> *Ibidem* de Albert Szentz-Györgyi. Definición exacta de este médico-bioquímico.



niños, aunque, igualmente los adultos, sufren grandes dolores en las rodillas y en los maléolos / tobillos, que mucho les hacen gritar sin incluso presión, con a veces fracturas óseas). Pero el escorbuto, en niños que maman del pecho de sus madres, es muy escaso, por la cantidad de vitamina C que aporta la leche materna. Y en las poblaciones desarrolladas cultural, técnica y económicamente, ocurre otro tanto, la enfermedad del escorbuto es escasísima, o no existe, porque las leches preparadas, especialmente para individuos infantiles, así como otros similares alimentos para ellos, están hechos con fórmulas concretas y suplementadas con vitamina C. No sucede lo mismo en los países pobres y subdesarrollados. No obstante, no es oportuno considerar el escorbuto en la infancia como una enfermedad determinada y especial, porque escorbuto fue, y es, y lo seguirá siendo, si no se erradica por completo, tanto en adultos como en infantes, e independientemente de que la sintomatología (síntomas) sea variable en determinados conceptos, una misma enfermedad con una base idéntica de procedencia, la deficiencia o carencia en el organismo de vitamina C. El médico británico Sir Thomas Barlow Möller (1845–1945) trabajó en profundidad el escorbuto en niños y sus consecuencias y otras circunstancias, y publicó diversos trabajos al respecto, y por eso el escorbuto infantil es llamado *Enfermedad de Barlow* (tiene además los nombres de Moeller y de Cheadle, pero ello no nos importa en este trabajo). Sí es cierto, como afirma Barlow, que del escorbuto infantil difieren, menos o más, algunos síntomas si se comparan con los síntomas manifestados en los adultos: rigidez meníngea,<sup>308</sup> agresividad, también la forma de ser de la anorexia (falta anormal de ganas de comer), hemorragias múltiples, gastroenteritis (inflamación del estómago y de los intestinos) y muerte súbita.

Asimismo, un organismo deficiente de vitamina C sufre debilidades generalizadas, que se manifiestan de variadas maneras, como, por ejemplo, cabello frágil y fácilmente rompible, pérdida de apetito, y las ya mentadas encías sangrantes, y pésimas y habituales cicatrizaciones de heridas, etcétera. La falta de vitamina C ocasiona un muy elevado riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares, como también preeclampsia<sup>309</sup> y el desarrollo de fuertes infecciones pulmonares.

---

<sup>308</sup> Propia de las meninges o relativo a ellas. Las meninges son cada una de las membranas que envuelven en encéfalo y la médula espinal. Para otros datos consúltase un diccionario médico.

<sup>309</sup> Preeclampsia. Igualmente llamada Toxemia del Embarazo. Combina presión arterial elevada (por encima de 140 - 90) y cantidades altas de proteína en la orina de la preñada. Entre un 5% y un 8% de las mujeres embarazadas la padecen. Es la primera causa de muerte materna. Como es asunto que se aleja de nuestro trabajo evitamos más comentarios al respecto.

La vitamina C fue, y lo sigue siendo, objeto de numerosas investigaciones y ha sido aplicada en la prevención y curación de enfermedades, tales en este caso como el escorbuto, enfermedad asimismo conocida, al menos en otras épocas y en diversos lugares, como *enfermedad de los marineros (otros le dieron el nombre de La maldición del mar* o el de resfriado común<sup>310</sup> / tiene acción antihistamínica). Actualmente se le relaciona con el cáncer, la arterioesclerosis,<sup>311</sup> las enfermedades inmunitarias,<sup>312</sup> etcétera. Se engloban, dentro del término vitamina C, a todos los compuestos que presentan la actividad biológica<sup>313</sup> del ácido ascórbico. La vitamina C es conocida también como ácido ascórbico, o como ascorbato.<sup>314</sup> Es esencial para los seres humanos, que al no sintetizarla han de tomarla de la forma más conveniente.

La vitamina C es soluble en el agua y es bastante inestable al calor. Gran cantidad de la misma se pierde al cocinar los alimentos que la contienen. Si un alimento que posea vitamina C es cocido, o preparado sumergiéndolo en agua para después comerlo, y una vez cocido o aguado lo prensamos o escurrimos, para de este modo quitarle la humedad, la vitamina C del alimento así manipulado se pierde, porque esta vitamina, como acabamos de decir, es hidrosoluble (todas las vitaminas hidrosolubles que contenga el alimento cocido, aguado y/o prensado, además de la C, igualmente se pierden). Con lo cítricos y frutas enlatados ocurre lo mismo, pero no al congelarlos, puesto que la congelación no elimina la vitamina C. Se absorbe rápidamente en el tracto digestivo y su concentración es mayor en los tejidos que en el plasma y que en la saliva.

Hasta aquí hemos querido extendernos con detalle, tanto sobre la enfermedad escorbuto como de la vitamina C, aún apartándonos un poco del mundo corsario-pirata y de las *Ordenanzas de Corso*, porque ambas cosas, escorbuto y ácido ascórbico, fueron *per se* algo inherente a piratas y corsarios, marcando muchas docenas de años en las

---

<sup>310</sup> Se han realizado estudios epidemiológicos que aseguran que la vitamina C tiene efectos inhibidores del resfriado común y de las cataratas, pero al parecer tales estudios no son consistentes y por lo tanto no totalmente fiables. Al parecer, ocurre otro tanto con su posible acción antihistamínica.

<sup>311</sup> Arterioesclerosis. Es un término general usado en medicina humana y veterinaria, que hace referencia a un endurecimiento de arterias de mediano y gran calibre. Por lo general, causa estrechamiento (estenosis) de las arterias, que puede ser progresivo hasta llegar al taponamiento total del vaso sanguíneo, impidiendo el flujo de la sangre por la arteria de este modo afectada.

<sup>312</sup> Enfermedades inmunitarias. Ocasionadas porque el Sistema Inmunitario ataca a las células del propio organismo. En tal caso, el Sistema Inmunitario se convierte en el agresor y ataca a partes del cuerpo en lugar de protegerlo.

<sup>313</sup> Actividad biológica. También denominada actividad farmacológica. Es una denominación que describe los efectos benéficos o adversos de una droga. Etc.

<sup>314</sup> Otros nombres aplicados a la vitamina C: vitamina antiescorbútica, ascorbato de calcio, ascorbato de sodio, ácido cervitámico, ácido l-ascórbico, ácido iso-ascórbico y palmitato ascorbil.

meditaciones, preocupaciones, conciencias y miedos de todos, pero sobremanera de las gentes de la mar. Al hablar de escorbuto y de vitamina C es oportuno insistir en el detalle por su estrecha relación con corsarios y piratas, con la marinería en general.

Pero no puede, ni debe, hablarse del escorbuto como enfermedad sin hacerlo al mismo tiempo del escocés James Lind<sup>315</sup> (Edimburgo 4 de octubre de 1716 – Gosport<sup>316</sup> 13 de julio de 1794). Fue médico perteneciente a la Armada británica (*Royal Navy*). Él fue el descubridor de la cura de la enfermedad del escorbuto (después hablaremos sobre esta afirmación). Se alistó en la Marina en el año 1739, como médico, y se retiró de la misma el año 1748. Como hombre de mar hizo singladuras por el mar Mediterráneo, por las costas del oeste africano y por las Indias Occidentales. En 1753 publicó su *Tratado sobre la naturaleza, las causas y la curación del escorbuto* (escribió otras obras, como, verbigracia, su tesis referente a las muertes por enfermedades venéreas).

James Lind navegó a bordo del buque inglés de nombre *Salisbury* entre los años 1746 y 1747 y durante aquel periplo de tiempo, que duró no más de unas diez u once semanas, observó como el escorbuto aparecía y se extendía muy rápidamente y con gran alarma para todos. Se dio cuenta, no con poca preocupación, como de los 350 marineros que iban en el barco solamente sobrevivieron 80 de todos ellos. A Lind habría que calificarlo, sin ningún riesgo de equivocación, como a un importante y gran médico observador, ágil de mente y de esos galenos intuitivos que consideran básica la medicina preventiva como principio de un buen estado de salud (sus trabajos y comportamiento muy bien lo demostraron). Pero no fue el escorbuto la única contrariedad que James Lind observó entre la marinería de su época, ya que comprobó el desarrollo de otras enfermedades que bien podríamos denominar marineras y que lo pusieron en continua guardia sobre sus procedencias, desarrollo y fin; en definitiva, de sus resultados últimos. Y con un criterio meramente preventivo que supuso un final feliz, James Lind consiguió que se mejorase en los buques la higiene con variadas determinaciones: ropa limpia de uso habitual para los marineros, fumigar las embarcaciones y limpieza generalizada de toda la Armada.

Lind reconoció a diversos enfermos que con él navegaban en el *Salisbury* (era el mes de mayo de 1747) y a cada uno de ellos le aplicó un tratamiento distinto. Aquellos

---

<sup>315</sup> Algunos datos aquí recogidos son de: **James Lind** – [Wikipedia.la enciclopedia libre](https://es.wikipedia.org/wiki/James_Lind).

<sup>316</sup> Población situada en la región de Hampshire, en el Reino Unido.

fueron tratados con diversas dietas, según cada caso: con vinagre, con nuez moscada,<sup>317</sup> con agua salada del mar, etcétera. De todos los enfermos tratados a dos de ellos les dio naranjas y limones, llegando a la conclusión de que quienes consumieron estas dos frutas (cítricos) se curaron rápidamente del escorbuto. Como, asimismo, llegó a darse cuenta de que las personas cuya dieta alimenticia era deficiente, o nula, en frutas y en verduras, eran las que sufrían esta enfermedad. James Lind descubrió como curar el escorbuto pero no fue el descubridor de la vitamina C.

¿Quién fue el Capitán James Cook (1728 – 1779). Fue un gran navegante británico, un explorador, un cartógrafo. Lind habló con Cook y lo persuadió para que en sus naves llevase frutas frescas, especialmente cítricos (ricos en vitamina C), para que, junto con otros alimentos, diese de comer a sus tripulantes. Pero hasta el año 1779 no quedaron totalmente claros los razonamientos, experimentos y consecuencias de los estudios del Capitán Cook llevados por este a cabo en sus naves.

A finales del siglo XVIII (año 1795) en la Armada del Reino Unido se añadía en sus listas de alimentos fruta fresca, sin faltar en ningún caso los cítricos. Pero, ya antes, en los años 1600 – 1603, James Lancaster, Capitán de la Marina inglesa, anotó, como en uno de sus larguísimos viajes a las Indias Orientales consiguió que la totalidad de su tripulación no sufriera de escorbuto. Para él fue un acierto muy sencillo de llevar a cabo: obligó a todos y cada uno de sus marineros a que diariamente se tomase tres cucharadas de zumo de limón.

Escorbuto viene del francés *scorbut* y este del idioma de los vikingos *skyrbjugr*. Hay quienes opinan que la palabra escorbuto se deriva de la danesa *scorbect*, ó de la holandesa *scorbech*, que en ambos casos quiere decir, más o menos, úlceras en la boca, independientemente de la etiología de estas úlceras. La palabra escorbuto puede tener muy diferentes procedencias, pero determinar concretamente su origen, su exacto principio, no es, creemos, posible. Pero, curiosamente, el nombre *scobery* (en inglés), el *scorbut* (en francés) y *escorbuto* (en español), son las tres voces que, aun siendo diferentes (lógico, por pertenecer a idiomas distintos), su significado es el mismo, tal que su procedencia y de la misma raíz. Los marineros portugueses denominaron al

---

<sup>317</sup> Fruto de la mirística (dícese de un ácido de la serie grasa, que se encuentra en estado libre en la nuez moscada, etc.), de forma ovoidal, cubierto por la macis (corteza olorosa, roja o rosada, que cubre la nuez moscada) y con una almendra que se utiliza como condimento y para sacarle el aceite que contiene.

escorbuto con el nombre de *Loanda*,<sup>318</sup> dado que fueron ellos los primeros que navegaron, con Vasco de Gama, las costas occidentales de África, y allí (en *Loanda*) enfermaron de escorbuto por primera vez los hombres de mar de Portugal, y creyeron, equivocadamente, que era una enfermedad exclusiva de aquel lugar africano. Los ingleses llamaban al escorbuto *Peste de Mar*. En general se denominaba *Peste de Naos* (barcos).

Muy grandes marinos tuvo Portugal. Como ejemplos, Vasco de Gama (probablemente 1450 - 1524) y Hernando de Magallanes (1470 – 1521). Ambos fueron, pues, contemporáneos. Pero solamente vamos a hablar y no mucho de Magallanes y de su relación con el escorbuto ocurrida en su último viaje a Filipinas, y muy brevemente de Vasco de Gama.

Graves problemas y penalidades para Hernando de Magallanes y sus marineros debidos al escorbuto en aquel viaje. Incluso él mismo había enfermado de esta malatía en uno de sus anteriores viajes. En esta ocasión, última suya hacia Filipinas, zarpó con una tripulación total de 221 hombres, de los cuales murieron escorbúticos 203 y únicamente regresaron vivos 18 de sus marineros. (falleció el 91'8 por ciento del total de la tripulación).

De aquellos 18 supervivientes, que además regresaron en mal estado, uno de ellos, ya en tierra, explicaba: *Era el miércoles 28 de noviembre de 1520... desembarcamos del estrecho para entrar en el gran mar.*<sup>319</sup> *Navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco. Nuestra mayor desdicha era vernos atacados de una enfermedad (escorbuto) por la cual las encías se hinchaban hasta el punto de sobrepasar los dientes, tanto de la mandíbula superior como de la inferior. Tuvimos muertos... y marineros enfermos, que sufrían dolores de brazos, en las piernas y algunas otras partes del cuerpo... (sic).*

Vasco de Gama, en uno de sus recorridos marinos, año 1498, después de inmensos sufrimientos, perdió por muerte debida al escorbuto, 100 hombres de un total de 160 que a sus órdenes navegaban.

---

<sup>318</sup> Loanda o San Pedro de Loanda, capital de Angola (África), en donde es endémico el escorbuto, llamado también Mal de Loanda.

<sup>319</sup> Se refiere a que atravesaron el que luego se llamaría Estrecho de Magallanes para llegar al después denominado Océano Pacífico.

A Sir Francis Drake, que tanto perjudicó a los intereses españoles, año 1578, se le murieron 600 marineros, escorbúticos, de un total de 2.300 hombres que en su expedición llevaba. Drake, marino inglés, fue el segundo hombre en dar la vuelta al mundo. Por ser un gran personaje de la marinería mundial de todos los tiempos, en caso de interesar, ver tratados específicos sobre su persona.

Relatar mortandades de marineros por causa del escorbuto sería tarea de infinito tiempo y espacio. Pero vamos a comentar un ejemplo más al respecto. Ocurrió en el año 1536 (no mucho tiempo después de lo de Magallanes y de lo de Vasco de Gama). El Capitán marino y explorador francés Jacques Cartier quería conquistar Canadá. Era pleno invierno. En su diario de navegación escribió que 110 hombres de su tripulación enfermaron de escorbuto. Según iba llegando a Terranova, Jacques Cartier dejó escrito en su diario de a bordo: “*Algunos marineros perdieron toda su fuerza y no podían mantenerse en pie. Otros tenían su piel salpicada de manchas de sangre de color púrpura que entonces ascendían hasta sus pantorrillas, muslos, hombros y cuello. Sus bocas se volvían malolientes, sus encías tan podridas que perdían toda su carne, aun hasta las raíces de los dientes, los cuales se caían prácticamente todos.*” Pero fue sorprendente el resultado final, feliz resultado, dado que cuando todos (o casi todos) esperaban sin remedio la muerte, los indios nativos del lugar en donde habían desembarcado ya desesperados, les dieron a beber agua en la que previamente pusieron a remojar agujas de pino. Hubo tripulantes del barco de Jacques Cartier que aquello que bebían era como para una broma de niños, pero si todo estaba ya perdido, ¡qué más daba! Las consecuencias de aquella mezcla que tanto se parecía a “una broma infantil” fue algo “milagroso”: todos los enfermos de escorbuto se curaron.

Olaio Magno (Linköping / Suecia 1490 – Roma 1557)<sup>320</sup> fue un sueco curioso y erudito humanista del Renacimiento, un personaje desconocido, tanto como su propia biografía. Su obra más importante (escribió otras) es una historia de los pueblos del norte de Europa: *Historia de las gentes septentrionales* (600 páginas), publicada en el año 1555, en latín, y traducida, en un principio, al italiano, y posteriormente a distintos idiomas. Fue editada no hace mucho tiempo, en el año 1989. Es un libro muy curioso, por sus raras informaciones y por sus extravagancias y fantasías, que obtuvo gran

---

<sup>320</sup> OLAUS, MAGNUS. *Historia de las gentes septentrionales*. Editorial Tecnos. Madrid, 1989

aceptación y popularidad en el momento de su publicación. Contiene leyendas históricas, de fenómenos naturales, de monstruos marinos, de hombres lobo, etcétera. Y también habla del escorbuto.

Describe Olao Magno el escorbuto como una de las enfermedades castrenses (militares) que solía aparecer en los castillos y en las ciudades sitiadas por el enemigo. Y dice Olao que la única manera de hacer desaparecer el escorbuto era consiguiendo (los sitiados), por todos los medios posibles, carnes y otros alimentos frescos. Estimaba este autor (que menciona el escorbuto con diversos nombre en lenguas nórdicas) que esta enfermedad se originaba por la ingestión continuada de alimentos salados y de difícil digestión.

Lo que sí es cierto, y demostrado está, es que el escorbuto ya afectaba a países del norte europeo mucho antes de que se iniciasen las grandes navegaciones. Y hay un ejemplo, aunque en este caso no es referente a países nórdicos, sino a Francia y que comentamos muy brevemente a continuación:

En el año 1260, el rey francés Luís IX (1214-1270), conocido como San Luís, emprendió, con varios buques, una Cruzada en contra del infiel (aquéllos que no practicaban el cristianismo y eran llamados moros despectivamente). En el total de la expedición iban entre 1.000 y 1.500 hombres y en el recorrido inicial, desde las Islas de Hyères<sup>321</sup> (también llamadas Islas de Oro) hasta la Isla Candía<sup>322</sup> (o Candia), todas ellas ubicadas en el Mar Mediterráneo y por lo tanto un viaje excluido de las largas navegaciones (en el tiempo y en el espacio), el escorbuto fue fatídico para los Cruzados, muriendo muchos de ellos. Pero no tenemos datos, porque nunca se supo, sobre si el escorbuto surgió en los buques, ya navegando, o tenía su origen anterior a que los barcos zarparan. El viaje de San Luís y de los suyos entre las Hyères y Candía duró diez semanas. Es oportuno preguntarnos, al margen de cualquier otra afirmación o negación al respecto, si los antiguos navegantes (como lo eran Luís IX y los suyos) ya conocían el escorbuto o *Peste Marítima*. No obstante, independientemente de cualquier razonamiento en uno u otro sentido sobre esta enfermedad, lo cierto es que el escorbuto,

---

<sup>321</sup> Islas Hyères. Son francesas, localizadas en el Mar Mediterráneo, al sureste de Francia, muy cerca de la costa y enfrente de la localidad gala igualmente llamada Hyères.

<sup>322</sup> Isla de Candía, así llamada en la antigüedad. Actualmente es la conocida como Isla de Creta, asimismo situada en el Mediterráneo. Propiedad de Grecia y la más grande de todas las islas de este país y la 5ª en tamaño de todo el Mar Mediterráneo.

a lo largo de todos los tiempos y hasta que se descubrió la forma de evitarlo, estaba presente en la práctica totalidad de todas las navegaciones (de altura sobre todo) ocasionando auténticas mortandades entre la marinería, incluidos piratas y corsarios.

Pero la expedición dinamarquesa, año 1770, en contra de Argel, si era norteña, si era de un país del norte de Europa, que además efectuaba un recorrido, Dinamarca-Argelia, prácticamente de cabotaje (a vista de costa). Aquella expedición quedó totalmente paralizada, detenida, por la aparición del escorbuto. La escuadra de Dinamarca, antes de llegar al Mar Mediterráneo, se vio obligada a desembarcar en Gibraltar a unos 1.000 enfermos de escorbuto. Pero es que el buque *Scherry*, uno de los de aquella Armada, de 420 tripulantes que llevaba murieron 330, quedando solamente 90, y no precisamente en plenas condiciones para llevar a cabo las maniobrabilidades de la embarcación<sup>323</sup> (78'57 por ciento de fallecidos).

Vamos a recordar sobre el escorbuto algunos comentarios que en su obra, varias veces mentada, hace el médico cirujano Don Pedro María González: *El escorbuto, aquella terrible enfermedad que desgraciadamente ha arrebatado tantos millones de hombres á todas las naciones marítimas, debe su nombre á los pueblos del norte, entre los cuales era endémico este achaque fatal.* (Capítulo VI / página 213).

Cuenta Pedro María González que en el año 1602, el Capitán Sebastián Vizcayno, al frente de tres naves, hizo un viaje por las costas del Oeste de California, con la finalidad de hacer nuevos descubrimientos para la Corona española. La totalidad de las tripulaciones, sin ninguna excepción, enfermaron de escorbuto. En el diario de aquella penosa y larga navegación, se puede leer, siguiendo a María González, la descripción del escorbuto, que no menciona con este nombre, sin duda, por desconocimiento del mismo. La descripción es tan minuciosa y exacta, que hoy, más de cuatrocientos años después, nos sorprende y admira. Tal descripción tiene errores, principalmente en lo referente a los remedios posibles para la curación de tan terrible mal en aquella época, pero ello es perfectamente comprensible.

Aquel diario de navegación, que María González incluye en su obra, aquel precioso documento, estuvo olvidado, aunque no por mucho tiempo, ya que un fraile,

---

<sup>323</sup> Diario médico (Doctor Aaskow) de la expedición dinamarquesa contra Argel 1770-71. Fue traducido al francés, y analizado, por el Doctor Alfred (Alfredo) Le Roy de Mericourt (1825-1901), cirujano de la Marina.



historiador y misionero, Juan de Torquemada (1557-1624), lo hizo público en el año 1615 en una obra que escribió bajo el título de *Monarquía Indiana*. Seguidamente vamos a transcribir, textualmente, sólo algunos fragmentos de lo dicho por el cura Juan de Torquemada referentes a lo mencionado en aquel diario de navegación que él sacó del olvido. Son palabras de Torquemada refiriéndose a lo escrito en el diario de navegación, obtenidas del texto de Don Pedro María González:

*Y porque me pareció no seria fuera de propósito tratar aquí de qué enfermedad fué la que dió en comun á la gente de esta armada, quise aquí dar cuenta de ella, por ser la misma que comúnmente da en este parage á los navegantes que vienen de la China á Nueva España, de la qual [cual] suelen morir los mas que en las naos vienen.*

*Corre en esta altura [en la ruta China – Nueva España] un ayre [aire] muy delgado (¿?) y frio que traspasa á los hombres flacos, y entiendo debe traer consigo algo de pestilencia [en este caso enfermedad contagiosa], y si no la trae, con su sutileza y delgadez (¿?) la causa en los cuerpos cansados, flacos y molidos con el trabajo que allí se padece.*

*Da lo primero de todo un dolor universal de todo el cuerpo [por todo el cuerpo y refiriéndose al escorbuto].*

*... se llena todo el cuerpo de unas pintas moradas mayores y mas abultadas que granos gruesos de mostaza... etc. (continúa con una desagradable descripción de dolencias y complicaciones granulosa, de grandes verrugas dolorosas, etcétera).*

*... y con todo esto quedan tullidos sin poderse menear... y grandes dolores... y los verrugones (grandes verrugas), como si fueran manchas de aceyte [aceite] en paño fino... se extienden de suerte [con normalidad / ocasionando] que toda la pantorrilla y muslo queda todo morado y cardeno [cárdeno], y tras esto este mal humor [ en este caso, mal y cualquiera de los líquidos del cuerpo] se derrama [extiende] por todo el cuerpo, y en especial carga mas en las espaldas que en otra parte, y con esto da unos terribles dolores de espalda, lomos...*

*... a costa de dolores y gritos, que son tan crueles, que todos [los marineros infectados de escorbuto] tuvieran por muy buena suerte morir ántes que padecerlos.*

... *daban voces, que los subian al cielo; y si los que tenían salu [salud] llegaban á socorrerlos y quererles ayudar, en sentirse llegar á sus cuerpos [cuando los que se acercaban para ayudarles] eran los dolores crueles doblados [doble dolor], de suerte [que lo mejor] que la mayor ayuda que alli se les podia dar era el no ayudarles, ni tocarles á la ropa de la cama.*

... *mas insufribles eran las encías de la boca, altas y bajas [de toda la boca], y las de dentro y fuera de los dientes, crecían y se hinchaban tanto, que los dientes y muelas no se podían juntar unos con otros, y quedaban los dientes tan descarnados y sin arrimo [separados y sin punto de sujeción], que meneando la cabeza se meneaban ellos; y hubo personas que por escupir la saliva que se les venía a la boca, escupían algunos los dientes de dos en dos. (Ello les obligaba a alimentarse únicamente con líquidos).*

... *por eso se enflaquecían de tal manera los enfermos, que faltándoles la virtud natural [fuerzas y deseos naturales de vivir], se quedaban muertos hablando y conversando con otros.*

“*Esta es la enfermedad que tocó a todos, y la que llevó [se llevó] de esta vida á los que en este viaje diéron la suya á su Criador [Dios].*”<sup>324</sup> (Se refiere a los marineros de la escuadra del Capitán Sebastián Vizcayno y en general a todos aquellos hombres de mar que morían, o murieron, debido al escorbuto).

En los tres buques que formaban la Escuadra de Sebastián Vizcayno no iba como tripulante médico alguno (al menos a ninguno hace referencia el diario de navegación), aunque, en cuanto al escorbuto, de poco hubiera servido el que fuese o no fuese.

Solamente uno de los tres buques regresó a puerto. En el Capítulo LVIII, del Libro V, de su *Monarquía Indiana*, prosigue escribiendo Torquemada: *Por lo que queda dicho en los capítulos pasados, y por lo que hemos tocado [por el asunto que hemos explicado], qualquiera [cualquiera] podrá entender qual [cual / como] llegaría la gente que en este navío capitana [navío con funciones de Capitán de la flota de Vizcayno / el único que volvió] venía quando [cuando] entró en este puerto de estas*

---

<sup>324</sup> Del Padre JUAN DE TORQUEMADA, *Monarquía Indiana* (Libro V / Capítulo XIV). Fraile español, franciscano, misionero e historiador.

*Islas de Mazatlán,*<sup>325</sup>*que es cierto cosa increíble lo que acerca de esta materia se podría decir con toda verdad, y así diremos que de la misma enfermedad de que tratamos [escorbuto] venian todos tullidos y enfermos, y tan hinchadas las encías de la boca, que ni hablar ni comer podian: quando [cuando] aquí llegaron, venian todos muy peligrosos [muy mal física y moralmente]; y como la enfermedad era tan pestilencial y enconosa [grave en este caso], ninguno pensó en cobrar salu [salud] perfecta en su vida [ninguno pensaba que recuperaría la salud ni a lo largo de toda su vida] ...etc.*

*En el navío no se oían, quando [cuando] aquí llegó, sino gritos y exclamaciones á nuestra Señora; y así ella, como Madre piadosa, se compadeció de tanta gente, y acudió, de suerte, que en diez y nueve dias que la nao aquí estuvo [en Mazatlán] cobraron [recuperaron] todos salu [salud] y fuerzas, y se levantaron de las camas de suerte [en este caso, de manera] que quando [cuando] salió de aquí esta nao podian ya acudir á marear las velas [colocar las velas para navegar], y á gobernar el navio, y hacer sus guardias y centinelas como antes ...etc.*

Hay una clara explicación a lo dicho en el párrafo anterior. Los últimos marineros de aquella flotilla, los de la nave capitana de las embarcaciones de Sebastián Vizcayno, que llegaron con escorbuto y moribundos a Mazatlán, sanaron rápidamente una vez que en tierra tomaron alimentos frescos y algunas frutas del país (seguramente conteniendo vitamina C), que, asimismo, se les suministró. La superstición, así como los escasos medios médicos y sanitarios y la incultura del momento eran las circunstancias que llevaron a fray Juan de Torquemada a su razonamiento ...*como Madre piadosa, se compadeció de tanta gente...* (sic).

Estaba sitiada (siglo XVIII) la ciudad de Torun (conocida también por Thorn, su nombre en polaco germanizado).<sup>326</sup> De los militares de la guarnición que estaban sitiados en su interior murieron, a causa del escorbuto, entre 5.000 y 6.000 individuos. Fallecieron por la misma causa muy muchos del personal civil allí encerrados durante el asedio. Se dijo en su momento que la carencia de vegetales y de frutas frescas podía

---

<sup>325</sup> Islas de México en el Estado de Sinaloa, en las costas del Océano Pacífico, a la entrada del golfo de California.

<sup>326</sup> Ciudad del norte de Polonia, con buen puerto en las márgenes del río Vístula. Desde el año 1997 es Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO. En ella nacieron, entre otros personajes importantes, el padre de la Astronomía, Nicolás Copérnico (1473 – 1543), así como el lexicógrafo Linde. Son famosos los *Piernikis* de Torun, dulces de jengibre, que se pueden comprar en toda Polonia. La lexicografía es la ciencia aplicada del lenguaje que se ocupa de la elaboración y del análisis crítico de los diccionarios en general.

haber sino la causa principal de tanta mortandad. Cuando se rindió la plaza y volvieron a tener en ella estos productos, el escorbuto desapareció rápidamente. Entre los soldados que asediaban la ciudad no hubo fallecimientos; éstos sí disponían de vegetales y de frutas frescas, y de otros alimentos en las mismas condiciones. Liberada la ciudad no se administró a los escorbúticos remedio alguno, tales como, por ejemplo, medicamentos, por lo que se supone que el retorno de los alimentos frescos, vegetales y frutas, fueron los causantes de la mejoría y desaparición del escorbuto. Otro tanto había ocurrido en Mazatlán cuando allí ancló la Capitana de Sebastián Vizcayno llena de escorbúticos.

Pero al hablar de aquella cantidad de fallecidos en el sitio de Torun debido al escorbuto, es oportuno comentar algunas cosas, brevemente, sobre Johann Friedrich (Juan Federico) Bachstrom, escritor, científico y teólogo luterano. Su apellido se puede ver algunas veces escrito como Bachstroem o como Bachstrohm. Fue polaco, nacido en el año 1688, y muerto, asesinado en la cárcel, al parecer por indicaciones de los jesuitas, en el año 1742. Fue profesor en Torun. Sus obras, que no fueron pocas, las escribió en latín, alemán y francés. En su libro *Observaciones a cerca del escorbuto*, publicado en la ciudad de Leiden (Holanda), en 1734, escribe textualmente: *El escorbuto es únicamente debido a la abstinencia total de alimentos vegetales frescos y verdes, que es sola la causa primera de esta enfermedad.*” Cuando esto escribe Johann Friedrich Bachstrom se está refiriendo a los 5.000 – 6.000 militares muertos en Torun, y personas no militares igualmente fallecidas en la misma ciudad, situación y tiempo. Por lo tanto, aquello que se dijo de “*que la carencia de vegetales y de frutas frescas podía haber sido la causa principal de tanta mortandad* (escorbuto), en Bachstrom estaba claro, ello había sido, ciertamente, el motivo.

Hace rato hemos hablado del médico escocés, de la *Royal Navy*, James Lind, y de su gran aportación, porque aunque él no descubrió la vitamina C, sí descubrió la manera de curar el escorbuto a base de administras alimentos que contuviesen esa vitamina, que luego otros científicos fueron los que averiguaron su existencia y fórmula. No dudamos, ni debemos ni nos atrevemos a hacerlo, de cuanto James Lind aportó con aquel su hallazgo y lo que el mismo supuso para los marineros, y también para los no marineros, evitando tantos miles de muertes por escorbuto. Pero sí nos decidimos a hacer una serie de consideraciones, de reflexiones sobre este punto.

El científico y teólogo luterano Johann Friedrich Bachstrom vivió entre los años 1688 y 1742, y era natural de la ciudad polaca de Rawitsch, pero vivió y fue profesor en Torun, localidad con importante puerto marítimo en las riberas del río Vístula. Su obra *Observaciones a cerca del escorbuto* la publicó en el año 1734. No fue marino, pero vivió cerca de la Marina. En su libro es en donde puede leerse aquello de: *El escorbuto es únicamente debido a la abstinencia total de alimentos vegetales frescos y verdes... etc.* (sic).

James Lind, vivió entre 1716 y 1794, y sí fue marino (médico de la Marina) de la *Royal Navy*, por lo menos durante nueve años, entre 1739 (fecha de su alistamiento) y 1748 (data de su despedida como tal marino). Por tanto, Bachstrom y Lind fueron contemporáneos.

La obra de Johann Friedrich Bachstrom, *Observaciones a cerca del escorbuto*, en la que hace las referencias dichas sobre este mal, fue, ya lo hemos referido, publicada en el año 1734. La de James Lind, *Tratado sobre la naturaleza, las causas y la curación del escorbuto*, se hizo pública en el 1753 (diecinueve años después).

Lind, repetimos, navegó durante nueve años, o tal vez más, y su calidad de médico de la *Royal Navy* lo llevó por distintos puertos de diversos lugares a lo largo y ancho de todo, o de casi todo, el mundo. ¿Quién puede negar que James Lind no pudo haber navegado hasta un puerto, el de Torun, no muy lejano de su tierra, Gran Bretaña? Y, ¿por qué Lind no pudo tener referencias y/o conocer el ideario escorbútico de Bachstrom, de saber, por haberse informado, de lo que éste ya sabía y había escrito referente a las verduras frescas, incluidas las frutas, y sus beneficios curativos del escorbuto? En este asunto es muy necesario no olvidar que James Lind era médico y marinero, de cortas, medianas y largas singladuras.

Algo que también hay que considerar es que James Lind, en un principio y con anterioridad a Bachstrom y la obra de éste, apoyó, y no poco, la falsa idea de que el escorbuto tenía su origen, según el mismo decía, en: *Que la contitucion* [constitución] *húmeda del ayre* [aire] *ya fria, ya cálida, pero especialmente fria, es la única y principal causa del escorbuto*. Hemos de decir, porque no lo dijimos, que el asedio de Torun tuvo lugar en pleno verano.

... no puede dudarse que Lind conocio [afirmó que] el verdadero origen del escorbuto en el ayre [aire] que se respira... (···) ...habiendo observado el Doctor Lind que el escorbuto se manifiesta por lo general en las embarcaciones despues de grandes lluvias ó tiempos tempetuosos y húmedos y que es mas frecuente en paises frios, y en alturas crecidas [regiones de una cierta bastante altitud], que no en climas templados, se contentó con establecer que la humedad, especialmente fria, ocasionaba en los humores<sup>327</sup> aquella particular discrasia (estado anormal del organismo) que constituye el escorbuto ... (Frases textuales en la página 235 de la obra del médico-cirujano Don Pedro María González, recogida la idea de afirmaciones de Lind).

Pero no es eso todo: Según Lind, el escorbuto lo ocasionaba el frío, la humedad, el hacinamiento [gran acumulación de personas], la fatiga, la mala alimentación, etc., en una palabra, todo ese conjunto de etiologías vulgares de las cuales se han ocultado el escepticismo y la ignorancia. Y no se crea que estas causas generales hayan perdido impotancia en el ánimo de algunos autores. (Recogido de F. Burot y A. Legrand).<sup>328</sup>

Y más recientemente todavía se ha dicho por un médico de la Armada que el escorbuto tal vez estuviese ocasionado menos por la abstención de víveres frescos que por la falta absoluta de los excitantes de la vida social. (Muy parecido a las falsedades de James Lind sobre este asunto).<sup>329</sup>

El escorbuto es el resultado de una larga privación de vegetales frescos, es decir, del vegetal que ha conservado el agua de vegetación... etc... (···) ... Es evidente que la enfermedad no es contagiosa...etc... (···) ... ningún oficial estuvo enfermo; en la mesa de éstos se servían diariamente ensaladas de apio y cloclearia [coclearia]<sup>330</sup>... (···) ... los que iban a comprar en tierra [tampoco enfermaban de escorbuto], por que allí comían frutas y legumbres de las que no disfrutaban el resto del equipaje.”<sup>331</sup> (F. Burot –A. Legrand).

---

<sup>327</sup> Humores: antiguamente cualquiera de los líquidos del cuerpo.

<sup>328</sup> F. Burot y A. Legrand. *Enfermedades de la gente de mar. Epidemias Náuticas. Manera de evitarlas y combatirlas* (página 92). Imprenta del Ministerio de Marina entonces existente. Madrid, 1904-1905.

<sup>329</sup> *Ibidem*.

<sup>330</sup> Coclearia (o hierba del escorbuto). Planta rastrera, de hojas carnosas y de flores blancas y con cuatro pétalos, agrupadas por racimos. Son anuales y permanentes, según el género (hay muchas especies). Se cría en zonas templadas y también en zonas árticas del hemisferio norte. Más común en regiones costeras y acantiladas, así como en lugares pantanosos salubres (tiene muy alta tolerancia a la sal). Tiene sabor a rábano picante y a berro. Muy rica en vitamina C. Muy apreciada por los marinos para con ella combatir el escorbuto. La consumían mucho en ensalada.

<sup>331</sup> F. Burot y A. Legrand.

Podríamos poner más ejemplos de afirmaciones escorbúticas erróneas de James Lind (aparte de sus aciertos), pero no es preciso. Como, igualmente, podríamos citar argumentos similares de otros autores contemporáneos a Lind.

Podemos estar equivocados, claro que puede, pero nosotros consideramos, y afirmamos, porque así lo creemos, que James Lind fue un plagiador, que “copió” la idea de Johann Friedrich Bachstrom, independientemente de que Lind hiciese modificaciones y mejoras en lo que ya había dicho y escrito Bachstrom sobre la curación del escorbuto, porque las coincidencias de fechas del tiempo vivido por ambos, y de las diferencias cronológicas de las obras de los dos autores (recordemos, año 1734 la de Bachstrom, y año 1753 la de Lind), como, igualmente los viajes marinos de éste último, nos obligan a entenderlo de esta manera. Veán además, si no, este comentario (página 234) en el libro del médico-cirujano María González: *Fue Lind cirujano de la Marina Real Inglesa; y en sus viajes marítimos tuvo freqüentes [frecuentes] ocasiones de observar esta enfermedad [escorbuto] á bordo de los baxeles [bajeles]. A sus propias observaciones añadió [plagió, creemos nosotros] las de otros facultativos contemporáneos [de su tiempo / ¿Bachstrom?], y con estos materiales levantó el edificio de su doctrina.*

Para nosotros fue Johann Friedrich Bachstrom y no James Lind el que descubrió la manera de curar el escorbuto. La enfermedad que mató a tantos miles de personas, a tantos marineros, incluidos corsarios y piratas, aunque en menos cantidad que a marineros de grandes travesías.

Hay otras afirmaciones sobre las causas que originan el escorbuto, no poco extravagantes vistas desde nuestra perspectiva temporal, afirmaciones hechas por Don Pedro María González en su obra (páginas 229 y 230): *Todo el mundo conoce los subterráneos y cavernas, que sirven de alojamiento á los soldados en las plazas sitiadas: en estas habitaciones, generalmente húmedas, se acomoda una guarnicion numerosa, creyéndose mas segura mientras mas intercepta la comunicacion exterior [mientras más se aísla del exterior]; privándose, por decirlo así, hasta del ayre [aire] que respira ... (···) ... oponiéndose directamente á la circulacion y renovacion del ayre [aire], facilitan la corrupcion de este elemento [del aire], cargado de humedad ... (···) ... las habitaciones subterráneas están entre la causa que mas violentamente producen*

*el escorbuto*. En la página 253 de la misma obra y autor puede leerse: *El escorbuto debe pues su origen á un ayre [aire] descompuesto y viciado... etc.* Página 258: *... hace dos siglos que los españoles lo explicáron del mismo modo quando [cuando] supusieron que el ayre [aire] pestilencial [pestífero, no sano] era la causa del escorbuto...* (Hay afirmaciones similares de otros autores así como de ejemplos parecidos de otras ciudades sitiadas).

Hay otros comentarios hechos en su libro por Don Pedro María que son auténticas vivencias suyas y que podemos relacionarlas con algunas de las cosas anteriormente dichas. Verbigracia, en las páginas 246 y 247: *Allá en los mares del Asia hemos visitado las Islas Marianas ó de los Ladrones, y en las Bisayas ó Archipiélago Filipino, las de Palapa, Mindoro, Luzon y Mindanao, todas ellas situadas entre los trópicos; son montuosas [montañosas], y tienen su estacion de invierno. Aunque las lluvias no escasean en el resto del año, son en aquella temporada abundantísimas; sin embargo, no hemos visto señales del escorbuto, ni hay noticias de que otros lo hayan observado, sino ha sido el que conducen [el escorbuto que hasta allí llevan] las embarcaciones que arriban á sus puertos despues de largas y penosas navegaciones...* (···) *... mientras estuvimos en Acapulco (México) arribó el navío San Andres de Filipinas, el qual [cual] había empleado quatro [cuatro] meses desde Manila á aquel puerto; desembarcó en él varios escorbúticos, de los quales [cuales] algunos murieron á nuestra vista en el momento de desembarcarlos...* (···) *...quando las corbetas (en aquella época, naves ligeras con tres palos y velas cuadradas, semejantes a las fragatas, pero más pequeñas) Descubierta y Atrevida llegaron á las islas Marianas, entre otros varios enfermos desembarcaron cinco de escorbuto, de los quales [cuales] uno estaba en su segundo periodo (medianamente o muy avanzada la enfermedad escorbútica), con las piernas tan encogidas y llenas de tumores, que no podia moverse; y no obstante que el tiempo fue muy vario [variado, inconstante] y húmedo miéntras estuvimos allí, se curáron todos felizmente, de modo que á los diez y siete dias empezáron su servicio [empezaron a trabajar].*

Leído el párrafo anterior queda claro que aquello diagnosticado por unos o por otros autores sobre que el aire, la humedad, el frío o el calor, etcétera, eran las causas de la aparición del escorbuto es totalmente falso, y que tal enfermedad tiene su origen única y exclusivamente en una cuestión alimenticia, en una avitaminosis C, es cierto.



Tantos marineros muerto por esta dolencia, lo fueron, únicamente, por una falta de ingestión de verduras y de frutas frescas más o menos ricas en vitamina C.

Aquellos marineros de la expedición del Comodoro<sup>332</sup> George (Jorge) Anson<sup>333</sup> alrededor del mundo al frente de una Escuadra de seis barcos (hay autores que dicen ocho barcos) de la *Royal Navy*, tenían la finalidad de desorganizar o de apresar las posesiones que España tenía en la zona del Océano Pacífico (esto ocurría en tanto en cuanto España estaba en guerra contra Gran Bretaña, en el año 1740). La escuadra de Anson se hizo a la vela el día 3 de noviembre (día 4 en otros historiadores) del año 1740, partiendo de la Isla de Madeira (Madera), Portugal. El buque en el que él mismo navegaba y desde el cual dirigía a toda la escuadra era el *Centurión*, que era la Nave Comandante, la única nave que pudo finiquitar el viaje. Hay que especificar que tan sólo a los diecisiete días de navegación los Capitanes de cada una de las embarcaciones de la Escuadra comunicaron al Comandante (George Anson) que tenían muchos enfermos de escorbuto en sus respectivos barcos, así como que no solamente ellos, sino también que los médicos-cirujanos que en cada buque viajaban, opinaban... etcétera.

Si repasamos históricamente las grandes navegaciones marineras a lo largo de los inmensos mares y océanos, y de todos los tiempos, quizás algunos de los casos más llamativos por las muertes de marineros a causa del escorbuto, sean el viaje alrededor del mundo del Almirante-Lord inglés George Anson (seguimos y seguiremos hablando de él) y del Capitan inglés Cook (éste, nos guste o no, uno de los mejores marinos del mundo de todos los tiempos). Por ejemplo, en el viaje de circunvalación del mundo de Anson, mucho más de la mitad del total de las tripulaciones de su flota murieron de escorbuto no mucho tiempo después de zarpar.

---

<sup>332</sup> Comodoro. Oficial que en algunos países extranjeros manda unos cuantos buques destacados del grueso de la escuadra.

<sup>333</sup> George Anson vivió entre los años de 1697 y 1762 y fue el Primer Varón Anson. Almirante de la *Royal Navy* y un auténtico aristócrata de la nobleza británica (fue inglés) del siglo XVIII. Fue supervisor de la *Royal Navy* en la Guerra de los Siete Años. Los españoles lo calificamos de pirata, pero nosotros creemos que es un calificativo falso (en todo caso, un corsario, que es diferente). En el año 1743 apresó al galeón español *Nuestra Señora de Covadonga* (este era el nombre del galeón español de Acapulco o galeón de Manila), que transportaba más de dos millones de pesos que traía a España desde Acapulco. Sus campañas preferentes como marino y como servidor de la Corona Inglesa iban dirigidas en contra de bajeles españoles y otro tipo de naves españolas, durante los años 1724 al 1735, y del 1740 al 1743. Hizo otras, sin duda, heroicidades, en contra de barcos franceses. Fue nombrado Par del Reino con el título de Lord Par: título de Alta Dignidad. Lord: título de honor de los individuos de la primera nobleza inglesa.

En aquel viaje de Lord George Anson ocurrieron circunstancias extremadamente complicadas y gravísimas, tanto, que puede considerarse como una de las mayores catástrofes mundiales de la historia de todos los tiempos debidas al escorbuto en la marinería; una absoluta tragedia. Zarpó de Madeira (de Inglaterra según otros autores) con seis barcos (y no con ocho). La tripulación total era de 961 hombres. Cuando llegaron a la Isla de Juan Fernández, cerca de las costas de Chile, era el mes de junio del año 1741 (unos ocho meses de navegación), y ya habían muerto (escorbuto) las dos terceras parte de sus tripulantes (unos 640 marineros, quedándole unos 320), por lo que se vio obligado a abandonar tres de sus embarcaciones de aquella escuadra. En noviembre del mismo año (1741) el escorbuto siguió eliminando gentes de la flota y George Anson se vio en la necesidad de abandonar dos más de sus buques por el mismo motivo que con los tres primeros: falta de marineros para poder navegar. Apenas si de la tripulación que había partido de Madeira, o de Inglaterra, quedaban vivos unos cuantos marineros. Aquel resto de hombres los embarcó a todos en el *Centurión*, última nave, la nave Comandante, y regresó, pero Lord George Anson había dado la vuelta al mundo. Y cuando aquel regreso, que lo hizo entrando en Inglaterra, el día 15 de junio de 1744, unos tres años y unos siete meses después de haber partido, Lord George había perdido el 80 por ciento de su tripulación debido al escorbuto.

Es el anterior un asunto que nos llevaría a extensas explicaciones que no vienen al caso. Pero sí recordar que en los barcos de la expedición de George Anson se ejecutaron diversas medidas, abriendo nuevas ventanas y otros espacios para aumentar la ventilación, que se tomaron medidas para disminuir o hacer desaparecer la humedad, limpieza, aseo interior, etcétera, pero que nada de todo ello solucionó el problema, porque la enfermedad del escorbuto era algo ajeno a todas esas posibles soluciones. Lo único que se pudo hacer fue desembarcar en Santa Catalina<sup>334</sup> a ochenta enfermos del *Centurión* y a otros cuantos del resto de aquella Armada, que estaban en las mismas circunstancias, y una vez desembarcados, continuar el viaje.

Cuando terminado tal viaje de circunvalación alrededor del mundo y ya de regreso a Inglaterra, en el año 1744, siguiendo la ruta por China, George Anson había capturado al galeón español de Acapulco (o galeón de Manila), suceso que le hizo muy

---

<sup>334</sup> Porque son muchos los sitios en las Américas y en otros lugares, con puerto marítimo y sin él, con este mismo nombre, no podemos especificar concretamente a que Santa Catalina se refiere. El cirujano-doctor María González no da más datos en su obra (página 259).

famoso y económicamente muy rico. Su viaje se caracterizó también por las numerosas y terribles pérdidas que de marineros tuvo a causa del escorbuto: en la expedición habían partido un total de 1.854 tripulantes (otros autores dicen que fueron 1.500 hombres y otros que 961) de los que solamente regresaron 188. Hubo momentos en los que Anson perdía diariamente hasta diez marineros, muertos por escorbuto. Nada más pasar el Estrecho de Mayre (Maire),<sup>335</sup> a partir del día 7 de marzo, ya de regreso, el escorbuto *se apoderó del equipage* [tripulación]: *la duracion del viage* [viaje], *las fatigas excesivas, y la tristeza que nos causáron tantos accidentes y desgracias, aumentáron esta enfermedad, de modo que en los meses de Abril, Mayo y Junio perdimos mas de 200 hombres, y apenas habia 6 capaces de maniobrar en cada guardia.* (sic). (Se refiere el que navegase en la flota de Anson como editor-corresponsal del viaje, un tal Walter, únicamente al navío Comandante *Centurión*, el único barco que finalmente acabó aquella vuelta al mundo de aquella Armada.

En el viaje alrededor del mundo del Almirante-Lord George Anson hay, aunque ligeras, algunas contrariedades, según autores, de lugares, fechas, barcos, tripulación, número de fallecidos, etcétera, pero que no son importantes para este relato.

Sigue Walter explicando: *Todavía tomamos otra precaucion, y fué la de limpiar bien los navíos, y tener abiertas las escotillas y portería* [puertas] *para precaver la detencion y estanque del ayre* [aire]; *esta precaucion por sí sola es, segun algunos, capaz de impedir que se manifieste el escorbuto, ó disminuir considerablemente sus efectos; no obstante, observamos al fin de la travesía, que por mas cuidado que tomamos para mantener limpios los baxeles* [bajeles], *y para facilitar la entrada de ayre* [aire] *fresco, la enfermedad continuó atacando las tripulaciones sin perder nunca cosa alguna de su fuerza y malignidad características.*

Habla ahora el médico-cirujano Don Pedro María González: *Los que conocen las circunstancias de un navío en la mar saben muy bien que en un tiempo extremadamente lluvioso no solo no es fácil, sino casi imposible el matener limpios los entrepuentes* [entrecubiertas de un barco]: *agregase á esto que en los navíos del Almirante* [George Anson] *habia muchos animales vivos, que son tambien obstáculos*

---

<sup>335</sup> En el Océano Atlántico, en el extremo oriental de América del Sur, que separa la Isla Grande de Tierra de Fuego (al oeste) y la Isla de los Estados (al este), comunicando el mar correspondiente a Argentina con el mar de la zona austral. Es donde el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos.

*muy grandes para el aseo; demas [además] de esto, aun suponiendo que el ayre [aire] circulase completamente de dia, no sucederia lo mismo de noche, en que es preciso cerrar las portas [puertas]; y entónces la presencia de muchos hombres reunidos, y de los animales vivos en un parage (lugar) estrecho y cerrado, debia precisamente alterar el ayre [aire] con tanta mas facilidad quanto [cuanto] que se verificaba igualmente el concurso del calor y la humedad (se producía igualmente la presencia del calor y de la humedad), promotores de la putridéz animal. Demas [además] de esto es constante [es cierto] que los cuidados sobre el aseo no tuvieron lugar (no se hicieron) hasta que la violencia del escorbuto indicó su necesidad... etc. (Página 262).*

*... todo el que sepa que en tiempo de guerra se aumentan las tripulaciones en los navíos ingleses, y que á los marineros no se les permite baxar [bajar] á tierra, ni aun en sus propios puertos, para evitar la desercion, convendrá en que (se estará de acuerdo en que) la multitud de hombres acumulados en lo interior de los buques es seguramente la causa de que el ayre [aire] se altere y dé nacimiento al escorbuto, especialmente en las escuadras detenidas en puerto durante el invierno, pues entónces el rigor de la estacion no permite que el equipage [tripulación] se entretenga al ayre [aire] libre, sino que al contrario se reune y abriga en lo interior del buque, para liberarse de la intemperie ...etc. (Página 256 del libro de Don Pedro María González).*

A los dos años de iniciarse el viaje la Armada del Almirante-Lord George Anson había perdido, por muerte de escorbuto, más de las cuatro quintas partes de su tripulación. No olvidemos, ya lo hemos dicho, que aquella navegación de Anson duró más de tres años y medio, exactamente 3 años, 7 meses y 12 días.

Otras navegaciones problemáticas fueron, verbigracia: nave francesa *Vengeance*, expedición a China (1859-1860), navegados veintiocho días, 158 casos de escorbuto de un total de 716 hombres embarcados; fragata austriaca *Novarra*, en la misma época que el buque anterior, en un viaje alrededor del mundo, que duró unos dos años, 125 casos graves de escorbuto. Y otros muchos que no es preciso detallar.

Pero si es preciso explicar lo ocurrido en la Escuadra española después de ésta haber bombardeado el Callao<sup>336</sup> (año 1865). Hubo muchos y graves problemas de escorbuto que dificultaron, y mucho, las maniobras de la Escuadra por falta de personal.

---

<sup>336</sup> Localidad de Perú con un muy importante puerto marítimo fortificado.

Entre los barcos de la dotación estaba la fragata *La Blanca*,<sup>337</sup> con una tripulación de 450 hombres, que salió de San Lorenzo<sup>338</sup> el día 10 de marzo para regresar a Europa, llegando a Río de Janeiro (Brasil) el día 29 de abril, con 270 hombres escorbúticos. El viaje de *La Blanca* hasta que finalizó en España continuó más o menos similar en cuanto a la pérdida de tripulantes se refiere.<sup>339</sup>

En aquellas viejas navegaciones (incluidas las de corsarios, piratas, bucaneros y filibusteros) siempre surgían a bordo toda clase de patologías, siendo las más comunes las que tenían una etiología basada en los alimentos ingeridos, pocos y no adecuados a dietas aceptables, y a la falta de higiene. Aparte de que la vida marinera agravaba otro tipo de enfermedades, como pulmonares (tuberculosis), afecciones articulares (artritis, artrosis, reuma articular agudo...), complicaciones cardio-respiratorias, desequilibrios psicológicos y psíquicos, etcétera.

El tifus es un conjunto de diversas enfermedades infecciosas (suele ser endémico) ocasionadas por bacterias de diferentes clases. Se transmiten por las picaduras y deyecciones de algunos arácnidos, garrapatas, piojos, pulgas y variados insectos. El tifus se manifiesta por fiebres muy altas y recurrentes, que pueden llegar a los 40'5 – 41 grados C y durar así hasta dos semanas, por medio de cefaleas, escalofríos, erupciones cutáneas (parecidas al sarampión / sin brillo), que se inician en el torso y se expanden por la totalidad del cuerpo (a excepción de las palmas de la mano y de las plantas de los pies), por medio de tos seca (más bien tosecilla), dolores en las articulaciones y en la masa muscular, intenso el dolor en el abdomen y en la espalda, náuseas, vómitos y diarrea. El paciente cae en un estado de confusión y prefiere estar postrado el más tiempo posible, delira y sufre notables bradicardias (lentos latidos del corazón). La enfermedad dura unas dos semanas. Curiosamente, cuando el enfermo llega a sufrir esas altas temperaturas corporales, los piojos se marchan para inocular a otras personas. Suele darse el tifus en zonas de escasa o nula higiene y de bajas temperaturas ambientales.

---

<sup>337</sup> *La Blanca* o *Reina Blanca*. Recibió este nombre en memoria de la Reina Blanca de Navarra. Fue construida en los Reales Astilleros Esteiro (Ferrol). Fragata de hélice de la Armada Española, con casco de madera y propulsión mixta (vapor y velas). Botada (echada al mar) en el año 1859. Fue muy activa.

<sup>338</sup> En Latinoamérica existen muchos lugares (ciudades, pueblos, etc.) con el nombre de San Lorenzo. En este caso debe referirse a algún sitio peruano, o en otra circunstancia a algún lugar de las costas latinoamericanas del Océano Pacífico.

<sup>339</sup> José de Erostarbe y Brucet (1830-1916). Médico de la Armada Española y escritor. *Campaña de la fragata española Blanca (La Blanca)*. Antiguos Archivos de la Marina Naval Española. Madrid.

Lo que acabamos de describir corresponde al tifus exantemático, que es una de las variantes del tifus, pero la sintomatología suele ser similar en otros tipos de tifus, aunque en éstos menos graves sus complicaciones (corazón, arterias, sistema nervioso). En cualquier caso, si el tifus no se trata puede ser mortal por producirse septicemia (infección generalizada).

El tifus exantemático es epidémico y así denominado debido a que frecuentemente causa epidemias, sobre todo en guerras y después de éstas, y en desastres naturales y en otras situaciones. Lo transmite el piojo del cuerpo humano y el agente causante es la bacteria *Rickettsia prowazekii* (no es preciso hablar de ella aquí y ahora). El piojo, al mismo tiempo que está picando, defeca, y entre sus heces elimina los microorganismos patógenos que son inoculados en la piel al rascarse el individuo picado.

La incubación del tifus exantemático puede durar hasta tres meses y declararse bruscamente con la sintomatología ya comentada.

El tifus exantemático puede presentar recaídas, aunque suelen ser leves, después de varios años de haber sufrido la enfermedad por vez primera, independientemente de que se hayan tenido o no contactos con sujetos contaminantes.

El habitar en zonas donde haya gatos (sí, gatos) ratas, mapaches, mofetas, garrapatas, pulgas, piojos, etcétera, es lugar idóneo para contagiarse de tifus.

Fue una enfermedad grave y de gran mortalidad en tiempos pasados y que estuvo generalizada por todo el mundo, con desesperadas epidemias, agravadas por aglomeraciones de gentes, tales como, por ejemplo, guerras, ciudades sitiadas, presidios, navegaciones de altura y menos altura, etcétera.

Una epidemia de tifus exantemático, extremadamente letal, ocurrió en Rusia entre los años 1918 y 1922. Afectó a unos treinta millones de personas con tres millones de muertos. Podríamos citar otros casos.

La mejora de las condiciones higiénicas y sanitarias así como el descubrimiento de los antibióticos redujeron la incidencia del tifus hasta prácticamente su desaparición,

pero, no obstante, si las condiciones le fuesen favorables, especialmente la falta de higiene, el tifus podría aparecer de nuevo.

Es preciso indicar que no hay que confundir el tifus con las fiebres tiroideas, que por no ser asunto de este trabajo omitimos explicaciones.<sup>340</sup>

El medio marino, y concretamente la vida a bordo en largas singladuras, eran caldo de cultivo para enfermar de tifus, que no hacía distinciones entre quienes cruzaban mares en aquellas épocas lejanas en las que hemos centrado nuestro trabajo. Corsarios, piratas, bucaneros, filibusteros, marinos de guerra, *et al*, todos estaban expuestos y sufrieron la maligna dolencia del tifus, sufriendo sus consecuencias hasta incluso la muerte. La falta de higiene en la marinería, repetida en sucesivas ocasiones a lo largo de estas líneas, fue la causa principal del tifus marinero, y lo fue, porque era algo, si no desconocido, sí al menos ignorado o de difícil o imposible solución en diversas situaciones y circunstancias a bordo de una nave. Sí, el tifus fue, una más, de las enfermedades más comunes, frecuentes e importantes de la marinería.

Por otra parte, F. Burot y A. Legrand, en su obra *Enfermedades de la gente de mar...etc.* en la página 118, del Apartado 23, del Capítulo III, titulado *De la Disenteria*, escriben exactamente lo siguiente: *La disenteria es una de las enfermedades mas peligrosas y generales de quantas [cuantas] acometen al género humano; algunas veces se hace tan terrible como la peste, porque es en efecto igualmente maligna y destructiva; es endémica (cualquier enfermedad que afecta habitualmente a un país) en Filipinas, como tambien en Lima (Perú), donde suele ser malignísima [muy maligna], y se conoce vulgarmente con el nombre de vicho. Por último, á veces reyna [reina / actúa] epidémicamente en los ejércitos [ejércitos] y plazas sitiadas, donde destruye mas gente que el hierro enemigo [que las armas bélicas del enemigo]; lo mismo sucede, aunque con ménos freqüencia [frecuencia], en los navíos, con especialidad en nuestros establecimientos ultramarinos [en nuestras posesiones en ultramar].* (F. Burot y A. Legrand plagian en este caso en algunas de sus afirmaciones a Pedro María González).

---

<sup>340</sup> MARAÑÓN, GREGORIO y BALCELLS, ALFONSO. *Ibidem*.

GRAY, MICHAEL W. y otros. *Rickettsia, typhus and mitochondrial connection* (Rickettsia, tifus y conexión mitocondrial). Revista Nature núm. 396 / 12 noviembre 1998 / (pp. 109-110).

MORÓN, CECILIA. Departamento de Patología -- Centro Nacional de Laboratorios en Salud Pública / Instituto Nacional de Salud. Lima (Perú).

En otro tiempo fue conocida como Flujo o como Flujo de sangre. Enfermedad también frecuente entre los marineros. Dolencia infecciosa, aguda y crónica del intestino grueso de los humanos. Es un trastorno inflamatorio de los intestinos, particularmente del colon (penúltima parte del aparato digestivo, delante del recto), que ocasiona graves diarreas abundantes (sobre 8-12 deposiciones diarias en su estado más típico) y dolorosas (dolores en la parte baja del abdomen) mezcladas con moco (inflamación y mucosidad intestinal) y/o con sangre en las heces (melenas). Muchas ganas y dolorosos deseos de defecar y cuando se hace es en muy poca cantidad y además no se pasan las intenciones de hacerlo ni tampoco el dolor. Con menos frecuencia puede producir pérdida de peso y fiebre, muy elevada en bastantes casos. Asimismo, mialgias (dolores musculares que pueden afectar a uno o varios músculos del cuerpo). Astenia (sensación generalizada de cansancio, fatiga, debilidad física y psíquica). Presencia de pus. Vómitos. Tenesmo (continuos, dolorosos e ineficaces deseos de orinar, todo ello ocasionado por tener irritado el ano y/o el recto / último tramo del tubo digestivo inmediato al colon). Dolor de cabeza. Es posible la presencia de graves complicaciones, tales como perforaciones en los intestinos y peritonitis (inflamación del peritoneo).<sup>341</sup> Si pasa a la sangre puede afectar al hígado, a los pulmones y al cerebro. Se contagia de persona a persona y con la ingestión de agua y de alimentos contaminados. Afecta a personas de cualquier edad, aunque es mayor la incidencia en adultos; los peores casos (fatales), no obstante, se dan en los niños. Si no se pone un tratamiento específico para su curación la disentería puede ser fatal, mortal. En el siglo V (a. C.) ya el médico griego Hipócrates habló de esta enfermedad.

La disentería puede tener un origen infeccioso bacteriano (microorganismos unicelulares) o parasitario. Puede producirse por diversos agentes. Es, tras el paludismo (malaria), la enfermedad parasitaria que más casos de muerte produce a nivel mundial. Más o menos, los enfermos que tienen síntomas de esta enfermedad, la suelen desarrollar entre unos diez y veinte días. Para la disentería no hay vacunas.

Actualmente el número de casos de disentería no es elevado, suele ser limitado, aunque pueden aparecer determinados brotes y en determinadas áreas y/o regiones en las que se utilizan heces humanas como fertilizantes de diversos cultivos (por filtraciones al regarlos y el subsiguiente contagio). Lo mismo puede ocurrir en núcleos

---

<sup>341</sup> Peritoneo. Membrana serosa que cubre la superficie interna del vientre. La serosidad es un líquido que segregan ciertas membranas del cuerpo.



urbanos en lo que el agua suministrada a los hogares a través de grifos o por otros sistemas esté contaminada por la misma clase de heces. Pero hay que dejar claro que todo esto es ajeno en las comunidades altamente tecnificadas, o simplemente tecnificadas. El riesgo y sus resultados están en países subdesarrollados.

En los tiempos del Imperio Romano, Plinio “El Viejo” (vivió entre los años 23 al 79 d. C.), o Plinio “El Joven” (sobrino del anterior / 63 – 113 d. C.), médicos y científicos ambos, además de otros oficios (nosotros no tenemos claro cual de ellos fue), recomendaba comer yemas de huevo porque aliviaban el proceso de la disentería. Plinio, “El Viejo”, fue un hombre muy curioso en sus sabias afirmaciones médicas (eran otros tiempos, claro), como, por ejemplo, y aunque no viene al caso: “*In vino veritas*” (En el vino está la verdad).

Los médicos ingleses Kai Tullin (Medicina General) y Charlie Easmon (especialista en Salud Pública), en unos trabajos, revisados por el Licenciado y Doctor en Medicina por la Universidad de Oviedo (y especializado en Medicina Interna), Miguel-Alberto de Zárraga Fernández, afirman en tales trabajos que se evite tomar líquidos y comida en los puestos callejeros en los cuales se venden estos productos, evitar alimentos crudos poco cocinados o cocinados desde hace tiempo, evitar las ensaladas y otros alimentos hechos a base de vegetales crudos, si se come fruta que sea pelada, pero por uno mismo, y que no te la sirvan ya mondada, etcétera. Pero todas estas precauciones y sus posibles consecuencias eran algo desconocido en las Edades Media y Moderna y en la marinería de entonces.

El doctor y científico Lewin<sup>342</sup> ha escrito que ... *el consumo de heces frescas y calientes, de camello ha sido recomendado por los beduinos como un remedio para la disentería bacteriana, y su eficacia fue confirmada por los soldados alemanes en África durante la Segunda Guerra Mundial. También, las heces de oveja, por contener el mismo antibiótico que las heces de camello. Existen numerosos informes de los soldados alemanes de la eficacia de las heces de oveja y de camello como cura para la disentería.* (sic).

---

<sup>342</sup> LEWIN, K. J. / RIDELL, R. H. / WEINSTEIN, W. M. (Editores). *Gastrointestinal pathology and its clinical implications* (Patología gastrointestinal y sus implicaciones clínicas). Ediciones Igaku-shoin. Tokio, 1992.

En un principio se trataba la disentería por medio de la toma de líquidos, manteniendo por vía oral (bucal) una terapia de rehabilitación. Si fracasaba este sistema de tratamiento al no poder continuarse con él, debido a que el enfermo vomitaba mucho y a que la diarrea era constante, era preciso hospitalizar al paciente para hacerle una reposición de líquidos por vía intravenosa.

Se adquiere la disentería por la ingestión de agua contaminada (ya dicho) y de otras bebidas en el mismo estado. La falta de condiciones sanitarias puede ser provocativa de esta enfermedad, la deficiencia de aseo personal también (hay que lavarse las manos con jabón después de haber defecado y antes de comer, es muy importante para evitar la disentería).

En el libro *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas; y los medios de precaverlas*, del Doctor Don Pedro María González, Catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica de Cádiz (Imprenta Real. Madrid, 1805), del que ya hemos hablado en el apartado Escorbuto, podemos leer, además de otras cosas, lo siguiente (reiteramos el comentario): *La disentería es una de las enfermedades más peligrosas y generales de quantas [cuantas] acometen al género humano; algunas veces se hace tan terrible como la peste, porque es en efecto igualmente maligna y destructiva; se conoce vulgarmente con el nombre de vicho. Por último, á veces reyna [reina] epidémicamente en los exércitos [ejércitos] y plazas sitiadas, donde destruye mas gente que el hierro enemigo; lo mismo sucede, aunque con menos freqüencia [frecuencia], en los navíos, con especialidad en nuestros establecimientos ultramarinos [allende del mar].*

*La disentería se manifiesta ordinariamente con escalofríos irregulares, á los que muy pronto sigue fiebre mas ó menos violenta, y que unas veces se disipa los primeros dias, y otros sigue todos los períodos que corresponden segun su indole particular... etcétera...*” (Página 118 del libro de Pedro María González).

(Página 119) *...la boca permanece algo seca y la lengua seca y crapulosa.*”<sup>343</sup>

---

<sup>343</sup> La palabra crapulosa deriva de crápula, que quiere decir borrachera, embriaguez, y, figuradamente, disipación, libertinaje, etc. (así puede verse en los diccionarios). Pero en este caso está dando una definición, usada en tiempos antiguos, que se refiere a lengua seca (o boca seca, sequedad bucal, que en términos médicos es llamada xerostomía). Es pues, tanto en la lengua como en la boca seca, una sensación (real) de que falta saliva en la cavidad bucal. La sequedad, constante o la mayoría del tiempo, puede ser, y de hecho lo es, algo incómodo, que además puede suponer un síntoma de problemas graves

(Misma página) “...la perdida del apetito y la sed se presentan también desde el principio... (···) ...otras veces falta la sed en quanto [cuanto] desaparece la fiebre... (···) ... en algunos casos se arrojan lombrices por arriba (boca) y por abaxo [abajo / ano] en toda la enfermedad... (···) ... si la enfermedad se aumenta (se agrava) ó se complica con otra, todos los síntomas expresados se exâsperan,<sup>344</sup> sobrevienen congojas, las lipotimias, el hipo y la muerte á consecuencia de la inflamacion y grangrenismo de los intestinos.<sup>345</sup>

(Página 120) El inmortal Cullen<sup>346</sup> llama á la disenteria fiebre contagiosa...

(Página 123) Como quiera que sea, es cierto que la supresion de la transpiracion, la exposicion á las intemperies vehementes [violentas], con especialidad á las insolaciones y calores excesivos, á las humedades y relentes de la noche, deben mirarse como concausas (en causa de algo), que contribuyen á alterar el sistema de los sólidos, y por consiguiente á disponer los fluidos á degeneraciones mas ó menos sensibles; por lo que de ningun modo deben excluirse de las causas remotas ó predisponentes del mal.

(Página 124) La disenteria se observa con mas freqüencia en los estíos (veranos), otoños y primaveras; es muy comun en los climas cálidos, y en general en todos los paises húmedos y pantanosos, singularmente quando [cuando] á las estaciones lluviosas sobrevienen temporales cálidos y secos... (···) ...estan mas expuestos á este mal los sugetos que usan de malos alimentos, ó beben agua estancada y corrompida...

(Página 125) ...es muy difícil y freqüentemente [frecuentemente] imposible curar una disenteria que ha durado mas de un mes.

---

de salud. Igualmente, puede ser una señal de determinadas enfermedades o problemas de salud. En cuanto a lengua crapulosa, el doctor cirujano Don Pedro María González en este su libro, se esta refiriendo a eso, a una lengua seca, parcial o totalmente seca. Porque, no olvidemos, que el médico gaditano se está refiriendo a una de esas determinadas enfermedades, es decir, a la disentería.

<sup>344</sup> De exasperar. Lastimar, irritar una parte del cuerpo, aumentar el dolor.

<sup>345</sup> Se refiere a gangrena, que es una desorganización y privación de vida en cualquier tejido de un cuerpo animal (animal irracional o persona).

<sup>346</sup> William Cullen (1710-1790). Médico y químico escocés. Considerado por algunos historiadores de la medicina como el más importante médico de su época. Fue también **cirujano naval**. Publicó, en el año 1776, un libro titulado *First Lines of Physic* (Primeras especialidades de física), que se convirtió en una obra de consulta para varias generaciones de médicos y de estudiantes de medicina. Él fue quien acuñó la palabra *neurosis* y el primero en utilizarla, en el año 1769.

(Página 131) *Sin embargo debe advertirse que las disenterias verdaderamente inflamatorias son muy raras en las marinerías entre las cuales son mas visibles los sintomas de debilidades, por los trabajos y demas causas que conspiran á bordo á debilitar las constituciones mas robustas...*

*Tal vez y llegando a lo que puede ser, o parecer, una monomanía, sugerimos las siguientes indicaciones: beber agua embotellada en lugar de hacerlo directamente de los grifos o de manantiales de dudosa salubridad, y si se hace, hirviéndola previamente; no a los cubitos de hielo en el güisqui, por ejemplo, porque pueden estar hechos con agua contaminada (¡esto es ya pasarse!); no limpiarse los dientes con agua del grifo, o similares (¡esto es otro tanto de lo mismo!); el vino, la cerveza, o cualquier otra bebida, tomarla directamente del vaso o lata continentes, y no en jarras y/o vasos sucios o mal secados (¡más de lo mismo!); eso sí, el café y el té, son seguros de tomar, porque en los dos casos se han preparado con agua hervida. Son recomendaciones del Doctor Miguel-Alberto de Zárraga Fernández, mencionado hace un momento.*

Con respecto al mareo o cinetosis, es bastante normal que quienes se embarcan por primera vez se mareen. Esto ha ocurrido siempre, antes, ahora y posiblemente continúe sucediendo en el futuro. El mareo es incómodo, que habitualmente cursa con palidez, cefalea (dolor de cabeza / intenso en muchas ocasiones) y a menudo con fuertes pulsaciones en la zona de las sienes; malestar en los ojos al percibir la luz (con luz intensa mucho más), vómitos (violentos en ocasiones), vértigos y otras diversas manifestaciones. “Estoy mareado, todo me da vueltas”, hemos oído decir muchas veces.

El doctor-cirujano Don Pedro María González, en su obra ya referida en bastantes ocasiones con anterioridad, incluye el mareo en la lista de enfermedades padecidas por la marinería, pero el mareo, creemos nosotros, no es una enfermedad, sino un síntoma de diversa etiología.

No todas las personas se marean cuando se embarcan por primera vez, aunque a éstas bien podríamos clasificarlas como excepciones. Hay otras que sí sufren mareos en la primera ocasión que se suben a un barco, independientemente del tamaño del mismo, pero que cuando repiten dejan de hacerlo, como, asimismo, hay individuos que, aun siendo de las mismas características físicas y/o psicológicas que otras, padecen con más

intensidad el mareo. En todo caso, aquellos que inician su vida como marinos y al principio se marean, terminan acostumbrándose y dejan de sufrir este síntoma. Otros, que habitualmente no se marean, sí lo hacen siempre que hay mucho viento y el barco se balancea en exceso. El mareo afecta igual al hombre que a la mujer.<sup>347</sup>

Las personas, dice el doctor-cirujano Don Pedro María, *...no sostienen el cuerpo debilitado repentinamente, los enfermos no están bien sino acostados, y aun en esta posición continúa el vómito, el dolor, el vértigo ó desvanecimiento de cabeza, etc. El pulso se observa irregular, ya frecuente [frecuente], lleno y duro [rápido y fuerte], ya tardo [lento], pequeño [flojo] y débil: pero en esto suele influir mucho la diversidad de constitución y temperamento [del individuo].* (Segunda Parte / Capítulo Primero / Página 106 del libro de Don Pedro María González).

Los marineros, cuando sufrían episodios intensos de mareo, solían perder las ganas de comer, se les secaba la boca (como un signo de deshidratación) y tenían mucha sed. Es lo que suele suceder también ahora cuando diversas personas sienten grandes mareos.

En la nota I a pie de página, en la 105, de su obra, escribe Don Pedro María González: *Suele notarse en los afligidos de mareo [en los que sufren mareo] un desórden en el apetito, que constituye cierta especie de malatía, pues desean con ansia, y comen tal vez con exceso, alimentos que parecen muy impropios con respecto á su estado. Los hemos visto con una repugnancia invencible á todo alimento caliente, á la substancia, y á quanto [cuanto] constituye por lo comun la dieta de un enfermo; y al mismo tiempo deseaban, y les eran muy gratos, los encurtidos [frutos o legumbres que se conservan en vinagre], el gazpacho, los salados, etc., habiendo algunos, que mientras sufrían aquella penalidad, se inclinaban á las bebidas espirituosas. La satisfaccion de estas inclinaciones, debe considerarse como un exceso respecto al estado presente; pero jamas hemos visto que trayga [traiga] consecuencias funestas, quando se satisfacen con una prudente moderacion: al contrario, sucede que los enfermos suelen aliviarse mucho despues de una comida de esta especie, aunque haya precedido mucho tiempo de una rigurosa dieta. El facultativo [médico] no debe oponerse al cumplimiento de esta especie de deseos; pero debe prescribir la hora y la*

---

<sup>347</sup> Apuntes tomados de mis conversaciones con el Doctor-Catedrático Don Enrique Perdiguero Gil, Profesor Titular de Historia de la Ciencia, de la Universidad Miguel Hernández, de Alicante.

*cantidad mas apropiada al estado del paciente, teniendo entendido que esto suele bastar para restablecer el apetito y disipar el mareo, como lo hemos observado muchas veces. (sic).*

Marineros había que se mareaban tan sólo con ligeros balanceos del barco y con un mar poco agitado. Como, igualmente, existían marineros que al marearse quedaban totalmente inutilizados para desempeñar su trabajo, y otros, que a pesar de estar mareados, aguantaban, más o menos bien, la incomodidad, superándose al propio mareo y continuaban trabajando, aun con dificultad, pero sin dejar de hacerlo.

Digimos que era (y es) bastante normal que quienes se embarcan por primera vez sufren mareo. “*Están mas expuestos á él los sugetos [sujetos] de temperamento sanguíneo [nerviosos], flemáticos [tardos y lentos], y los de constituciones sensibles y delicadas [física y psicológicamente débiles]: libertándose [liberándose] con mas facilidad los robustos y biliosos [que tienen mucha bilis]<sup>348</sup> de fibra seca y rígida, entre quyenés [quienes] suele ser este mal desconocido.*” (Páginas 106 y 107 de la obra de Pedro María González).

Determinar las verdaderas causas del mareo de los marineros en los tiempos vividos por el doctor-cirujano Don Pedro María González no era asunto fácil. Se suponía que el mareo provenía, ni más ni menos, que de una combinación del balanceo, de los movimientos de la nave, con los fuertes y desagradables olores que se producían a bordo, por unas o por otras circunstancias, durante las navegaciones. Cualquiera de estos dos factores por sí solo ya era suficiente en el marinero, o en cualquiera que subía a un barco, para llegar a marearse, y, sumados ambos elementos, lógicamente, las posibilidades de marearse aumentaban, y más en los hombres no acostumbrados a estas condiciones.

Entre uno y cinco días (aproximadamente) el mareo disminuía o desaparecía, debido, primordialmente, al habituarse a vivir en una nave en movimiento y cuanto ello conllevaba.

Dice Don Pedro María González (página 108): ... *cuando los esfuerzos son repetidos y violentos [para vomitar], puede temerse se rompa algún vaso sanguíneo,*

---

<sup>348</sup> Bilis: sustancia amarga, viscosa y de color amarillo verdoso que segrega el hígado.

*produciendo una enfermedad mas formal y grave.” Y continúa diciendo en la misma página de su libro: “Los sugetos [sujetos] que por constitucion se marean con freqüencia [frecuencia] y en sumo grado, y que por otra parte padezcan ó se encuentren con alguna predisposicion á padecer el esputo de sangre [escupir sangre], deben evitar quanto [cuanto] les sea posible el embarcarse, abandonando del todo esta carrera como si no la hubiesen emprendido; en la inteligencia [sabiendo] de que estan muy expuestos á padecer aquella peligrosa enfermedad,<sup>349</sup> como ha sucedido mas de una vez á impulsos de las violentas contracciones é inútiles esfuerzos del estómago.*

Este tantas veces mentado médico-cirujano, sin duda un egregio conocedor de la mar y de la marinería de su época, con las que estuvo siempre directamente relacionado, es para nosotros, sin temor a equivocarnos, la persona mejor autorizada para hablar de enfermedades de los hombres marineros, y en concreto del síntoma mareo, de los tiempos por él vividos. Su obra (pionera en lo tratado en ella), *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas; y los medios de precaverlas*, igualmente ya mencionada en este trabajo, describe, lógicamente, a partir de los conocimientos médicos de la época (repetimos, fue editada en el año 1805), con todo detalle toda clase de dolencias sufridas por las gentes de la mar, siendo su descripción del mareo un auténtico “canto” a la sabiduría médica marinera del siglo XVIII.

*Estas últimas circunstancias colocan al mareo en la clase de enfermedades graves, por las terribles conseqüencias [consecuencias] que suelen acarrear; la ruptura [rotura] de un vaso en el pulmon nunca puede mirarse con indiferencia.* (Página 108 de su libro).

Y sigue Don Pedro María en la página 108: *Fuera de estos casos, que felizmente no son muy comunes, es el mareo de poca consideración, y seguramente los que emprenden la carrera del mar, con especialidad en la milicia, deben hacer todos los esfuerzos posibles para superarlo, sin usar remedio alguno* (nada de biodramina y/o similares / disculpen la clave de humor); *y huyendo en el estado del mareo de dexarse [dejarse] dominar por los vehementes deseos [impetuosos, violentos deseos] de acostarse, aunque parezca de urgente necesidad; sino que mas bien deben procurar*

---

<sup>349</sup> Para el doctor-cirujano Don Pedro María González son individuos de altísimo riesgo en este campo.

*mantenerse al ayre [aire] libre hasta tranquilizarse, pues solamente de este modo se logra acostumbrarse á la navegacion, á no sentir mareo.*

Desde luego, el mareo era, en cualquier grado y/o intensidad, sobre todo si afectaba a un mismo tiempo a diversos marineros del buque, un auténtico problema para los Oficiales que dirigían una nave. Los nuevos marineros, aquellos que debutaban como tales, que se mareaban al inicio de sus navegaciones, y también los que sufrían de mareo siendo ya veteranos, no dejaban de ser un problema para la Oficialidad de sus buques, y para el resto de la tripulación, dado que los mareados eran incapaces, por su anómala situación, de llevar a efecto adecuadamente sus trabajos en la embarcación, con el riesgo añadido de que si su mareo era constante y/o repetitivo podía por ello y como consecuencia del mismo agravar otras posibles enfermedades que el marinero sufre.

Los comentarios que siguen a continuación de Don Pedro María González son emotivos y duros: *Nada es mas inhumano que pensar socorrer á estos infelices [marineros] á fuerza de mal trato: sin embargo, esto es muy común en las embarcaciones : el que afligido (angustiado, apenado, acongojado) en ellas de mareo se recoge á su coi (coy),<sup>350</sup> se le llama maula,<sup>351</sup> se le carga de dictérios,<sup>352</sup> y si esto no basta, se le hace á viva fuerza [a la fuerza] asistir á las faenas comunes.” (sic) (Página 109).*

La Oficialidad de la Marina (española o no) siempre fue, o casi siempre, (Edades Media, Moderna y Contemporánea) perteneciente a clases sociales superiores a las de un marinero cualquiera. Habitualmente así sucedía en los tiempos de la navegación a remo (galeras y otros buques), a remo y vela y a vela (ya desaparecida la boga por medio de galeotes). La persona y vida de un simple marinero poco importaba para unos Oficiales descendientes de acomodadas familias, de aristocracias más o menos elevadas, de noblezas que eran o habían sido y habían dejado de serlo, etcétera. El marinero, humilde trabajador del mar (muchas veces por auténtica necesidad y no por vocación), una de las profesiones más duras de aquellos momentos (y de todos los momentos), era bien considerado no más allá de su buen rendimiento físico (tal que un cuadrúpedo) en tanto en cuanto permanecía embarcado en cualquier tipo de nave. Y no

---

<sup>350</sup> Coy: pedazo de lona que colgado de sus cuatro extremos sirve de cama a los tripulantes de las embarcaciones. No se utiliza en la actualidad.

<sup>351</sup> Maula: en este caso, algo inútil y despreciable.

<sup>352</sup> Expresiones denigrantes.



era solamente el injurioso tratamiento aplicado a un galeote en una embarcación de remeros el que, generalmente, se administraba a los hombres de mar de más baja jerarquía, es decir, a un condenado a galeras, sino, con no muchas diferencias, también el aplicado a los laboriosos hombres marineros. Pero así eran, y no de otra manera, las circunstancias marineras, que aun habiendo llegado ya a las Edades Moderna y Contemporánea, se continuaba aplicando normas que nunca dejaron de ser medievales. El tan frecuente deplorable, injusto e injurioso trato dado a los marineros por sus Oficiales fue habitual en la marinería (sí, seguramente hubo excepciones en la regla, pero la excepción en innumerables casos era la regla misma). Era, como muchas veces decimos, la mirada del Oficial “por encima del hombro” del marinero.

Bien claro está en lo dejado escrito por quien fue contemporáneo de estas aptitudes, el doctor-cirujano Don Pedro María González, Catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica de Cadiz, en su libro *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*.<sup>353</sup>

Pero, ¿quién era el responsable en un buque para determinar la gravedad del mareo y sus posibles consecuencias en cualquier miembro de su tripulación? Era función única y exclusivamente del médico que también como tripulante viajaba en la embarcación (cuando lo hacía), pero, no obstante, los Oficiales, los Contramestres y otros Jefes Subalternos, se solían adjudicar ellos mismos las responsabilidades del propio médico, haciéndolo con una inhumana y pésima entendida severidad, obligando a los desgraciados mareados a trabajar duro y sin diferencias con relación a sus compañeros marineros que no tenían problemas físicos de ningún tipo, sin darles el más mínimo tiempo a los individuos mareados para una cierta recuperación.

Y no sucedía esto únicamente con aquéllos que pasaban una crisis más o menos intensa y duradera de mareo, sino con cualquier otro mal padecido por uno u otro marinero. Escribe el médico-cirujano Don Pedro María González: *El temor del mal trato [a los marineros] suele hacerlos [hacerles] sufrir, hasta que muy adelantado el mal, apenas pueden arrastrar su miserable existencia; y lo que en sus principios pudo cortarse fácilmente, llega á ser muy difícil de superar, ocasionando mayores dispendios, y acaso la pérdida sensible de uno ó de muchos hombres.* (sic).

---

<sup>353</sup> Impreso, reiteramos, en la Imprenta Real, en Madrid, 1805.

Explicaba Don Pedro María que cuando el médico de un buque observaba estos abusos cometidos por las autoridades de un navío no cumplía con su deber (el médico) como tal profesional ... *si no da parte desde luego para que se remedie, exigiendo tambien no tenga nadie derecho para insultar á ninguno de los que se digan enfermos* [de los que se manifiesten enfermos], *y mucho ménos para graduarlos* [diagnosticarlos] *arbitrariamente de sanos, á no ser que inmediatamente los sujeten á su inspeccion* [a que sean vistos y diagnosticados por el médico correspondiente]. (Página 109).

Recomendaba el doctor-cirujano María González que cuando el médico creyese que el marinero estaba simplemente mareado y que para reducir su mareo había que tomar ciertas medidas, al individuo con mareo había que dejarlo tumbado en su coy y colocado en un lugar bien ventilado, con aire fresco si era posible, y desnudo, para así facilitar una mejor circulación sanguínea corporal. E indicaba también González que no era conveniente ubicar al marinero mareado en el espacio del barco dedicado a enfermería, donde siempre hacía más calor que en el resto de la nave y ello haría empeorar el mareo; además, en la zona de enfermería, los olores eran fuertes y desagradables, hediondos, y el aire muy contaminado. Un mareado había que colocarlo siempre en sitio bien ventilado. (Páginas 109 y 110).

Si era un mareo que se manifestaba con mucha violencia no era oportuno darle al mareado alimentos sólidos para evitar, entre otras cosas, el vómito (y de hecho así se hacía). Al paciente era oportuno ponerlo a dieta.

Para quitar o disminuir el mareo se utilizaban varios elementos. Uno de ellos era la esencia de lavandula (el nombre en el texto está equivocado y se refiere a Lavandula Angustifolia , su nombre científico). Así pues, sería, esencia de lavandula. Su nombre común es alhucema, espigolina, espliego, lavanda, lavándula, etcétera. De origen mediterráneo (nosotros hemos conocido a muchos recolectores de espliego, como allí se llama, en la Sierra de Alcaraz, en la provincia de Albacete). Se reproduce por semillas, es decir, naturalmente. Tiene otros muchos nombres latinos y es una planta endémica en la zona del Mediterráneo, único lugar a nivel mundial en donde se cria de manera salvaje. La lavanda fina (Lavandula Angustifolia) soporta muy bien el frío y los terrenos ideales para su reproducción están ubicados entre los 800 y los 1400 metros de altitud. Muchas veces crece asociada a la jara y al tomillo y romero.

Es un arbusto más bien diminuto, de hasta un metro de altura, y existen diversas variedades, algunas de ellas de tamaño enano, que no alcanzan más de 25 centímetros de altura. Los tallos son gruesos y bastante leñosos y crecen mucho si no son podados periódicamente. De hojas largas (alrededor de 75 centímetros de longitud), puntiagudas y muy finas, de un color gris más bien oscuro en su inicio, que poco a poco cambian a un color verdoso. Sus flores se agrupan en forma de espigas terminales de color azulado. El espliego (*Lavandula Angustifolia*) florece en verano. Las plantas tienen una vida media de seis años.

Diversas aplicaciones son las de la lavanda fina en su forma de aceite esencial. Puede ser consumida tanto en forma de infusión como en ungüento. Sirve para el tratamiento del insomnio, para curar heridas y eccemas, para desinfectar heridas (es antiinfecciosa) y ayudar a su cicatrización, para las picaduras de insectos, para el tratamiento de resfriados y para la sinusitis, para el alivio de los dolores de garganta, contracciones musculares y reumatismo, es relajante y calma el dolor. Se utiliza (o se utilizaba) para matar piojos y para combatir parásitos intestinales. Y muy especialmente, incluso en la actualidad, para la fabricación de perfumes (el espliego es un componente importante de colonias, perfumes y otros productos de aseo). Igualmente, tiene variados usos culinarios. En tiempos pasados el espliego fue un buen remedio muy utilizado en contra del mareo, hasta que aparecieron en el mercado medicamentos específicos contra el mismo (muy usado en marinería).

Sin entrar en más detalles sobre la *Lavandula Angustifolia*, decir que, en el caso que nos ocupa, y en forma de infusión, era utilizado para combatir, con menos o con más eficacia, los mareos en los viajes, el mareo de los marineros. En definitiva, fue una planta con un notable uso en marinería (incluidos corsarios y piratas).

Otro remedio contra el mareo de los marineros:

*El Agua de la Reina de Hungría (denominado también Agua de Hungría) es un extracto aromático destilado de la flor de romero con aguardiente.*<sup>354</sup>

---

<sup>354</sup> DAVIS, PATRICIA. *Aromaterapia de la A a la Z* (pp. 44-45). EDAF. Madrid, 1993.

*Tuvo cierta fama por la supuesta capacidad rejuvenecedora desde el siglo XV. El romero fue una planta muy utilizada desde la Antigüedad, debido a su aroma agradable y su capacidad de refrescar en los meses de verano.*<sup>355</sup>

*Los efectos tónicos sobre la piel eran muy populares. El nombre de este perfume se debe al uso frecuente que hacía la Reina de Hungría Isabel Lokietek (7 de julio de 1207 – 17 de noviembre de 1231), quien según la creencia popular consiguió un aspecto joven a pesar de sus 70 años de edad (error en el texto original al calcular la fecha de la edad de tal reina, puesto que ésta falleció a los 24 años de edad). La esencia fue usada con abundancia posteriormente en la corte francesa de Luís XIV (“Rey Sol”)<sup>356</sup> y empleada igualmente en la corte española de mediados del siglo XVIII.*<sup>357</sup>

El producto está constituido en base a una tintura alquímica<sup>358</sup> de romero, de mucha pureza y de excelente acción tonificante y vitalizadora, que se elabora en unas condiciones que reproducen los principios de fabricación que seguían los alquimistas de la Edad Media para la Reina Isabel de Hungría, persona muy famosa en toda Europa por su belleza. Reina de la que cuentan (cierto o no), que estando paralítica, un ermitaño hizo una mezcla de vino con extracto de romero y se lo untó a la dama en las piernas y así la curó de su parálisis.

Santa Isabel de Hungría reina fue canonizada en el año 1235 por el Papa Gregorio IX. Su festividad se celebra el día 17 de noviembre, día de las enfermeras de España, de las que es patrona. Es también patrona de la ciudad de Bogotá (Colombia). El Agua que lleva su nombre, además de las aplicaciones que hemos mencionado, y de otras varias, fue un buen remedio para el mareo, sobre todo para los mareos graves, de los marineros, bien como ambientador por sus circunstancias aromáticas bien como infusión, principalmente, allá por los siglos XVII, XVIII y XIX.

---

<sup>355</sup> DE ESCOSURA, PATRICIO. *Diccionario universal del derecho español: Aduanas de ultramar* (Tomo IV). Editado en enero de 1853 (hay una Edición de Madrid de 1984).

<sup>356</sup> TEJERA FERNÁNDEZ, MARGARITA. *Glosario de términos de la indumentaria regia y cortesana en España siglos XVII y XVIII*. Servicio de Publicaciones e intercambio científico de la Universidad de Málaga. ISBN 8497471709. (Página 123). Año 2006.

<sup>357</sup> GONZÁLEZ, JOSÉ DE VICENTE. *Boticas monásticas, cartujanas y conventuales en España*. Editorial TRESCTRES / Casa del Libro – El Cortes Inglés /. A Coruña, 2002.

<sup>358</sup> Es una antigua práctica protocientífica y disciplina filosófica de elementos que combina de la física y de la química, la metalurgia, la astrología, la medicina, el misticismo, el espiritismo, el arte y la semiótica. La semiótica es la ciencia que trata de los signos de las enfermedades desde el punto de vista del diagnóstico y del pronóstico.

Cuando el mareo era muy fuerte se recomendaba el no darle al mareado alimentos sólidos, ya lo hemos indicado, pero sí era oportuno suministrarle caldos conjuntamente con la dieta que el médico considerarse oportuna. Y se indicaba, curiosamente, que en una taza de aquellos caldos era muy positivo disolver medio gramo de polvos de azafrán, añadiendo cada dos horas una o dos gotas de éter vitriólico,<sup>359</sup> ó de tintura<sup>360</sup> anodina<sup>361</sup> de Sydenham,<sup>362</sup> y una vez hecho el brebaje dárselo a beber al marinero mareado.

¿Pero que sucedía si estos remedios dichos no surtían el efecto buscado y continuaban los vómitos frecuentes y violentos? Había que evitar a toda costa la rotura de algún vaso sanguíneo motivada por esos violentos esfuerzos para vomitar. En estos casos extremos se administraba al mareado el siguiente compuesto: media dracma<sup>363</sup> de triaca<sup>364</sup> disuelta en vino, o mejor en cuatro onzas<sup>365</sup> de agua. En los casos extremadamente graves se aconsejaba recurrir como última solución a la mixtura salina<sup>366</sup> (tuvo diversas aplicaciones, entre ellas detener el vómito), a la que para mejorar sus efectos se le agregaban entre unas veinte y treinta gotas del láudano

---

<sup>359</sup> Ver en *Diccionario de medicina y cirugía* (Tomo IV / pág. 73), de Don Francisco Martínez Dávila, Impresor de Cámara de S. M., en Biblioteca Manual Médico-Quirúrgica (por D.A.R.) / Antigua Biblioteca de la Universidad Central de la Facultad de Medicina. Editado en Madrid, año 1817. Se vendía también en la Librería del Doctor Chinchilla. Actualmente hay un ejemplar original en la Universidad Complutense, de Madrid. Definición del éter vitriólico: “Éter vitriólico (conocido también como éter sulfúrico) es el que resulta de la acción del ácido de este nombre sobre el alcohol: esta misma especie de éter es la conocida también con el nombre de éter vitriólico, y es el más usado.”

<sup>360</sup> Tintura: en este caso, solución de cualquier sustancia medicinal en un líquido que disuelve ciertos principios.

<sup>361</sup> En este caso, medicamento anodino: que hace que disminuyan o desaparezcan dolores o molestias / un calmante.

<sup>362</sup> Thomas Sydenham. Médico inglés (1624-1689). En el caso de la *Tintura anodina de Sydenham* hay que decir que era un compuesto de las partículas más sutiles del opio disueltas en vino blanco. Esta mezcla puede contener otros componentes añadidos: azafrán y canela y clavo, por ejemplo. Este médico inglés, que fue apodado como “El Hipócrates inglés”, hizo uso de esta mescolanza para combatir el mareo. El vino que utilizaba en sus recetas magistrales era de Málaga.

<sup>363</sup> En este caso, octava parte de una onza. La onza tiene un peso equivalente a 287 decigramos.

<sup>364</sup> La triaca (o teriaca) era un preparado polifármaco que estaba compuesto por variados ingredientes (en muchas ocasiones por más de setenta) de origen vegetal, animal y/o mineral, incluyendo opio y en algunas ocasiones hasta carne de víbora. Utilizada, la triaca, desde alrededor del siglo III a. C. En un principio, se usó como antídoto contra venenos, incluyendo las mordeduras de animales. Posteriormente, la triaca se utilizó como medicamento contra numerosas enfermedades. Fue considerada como una auténtica panacea universal (medicamento mítico que curaba todos los problemas de salud, e incluso prolongaba indefinidamente la vida). Se popularizó en la Edad Media y a lo largo de bastantes siglos se utilizó con variaciones en su formulación, encontrándose en las principales farmacopeas de la época, hasta que en los siglos XVIII y XIX perdió auge y empleo.

<sup>365</sup> La onza equivale a 287 decigramos.

<sup>366</sup> Mixtura salina (también denominada mixtura antiemética). Se componía de una onza de agua pura, de espíritu o agua de canela una dracma, de sal de ajonjos media dracma y de zumo de limón recién exprimido seis dracmas.

líquido,<sup>367</sup> o una onza de jarabe de adormideras,<sup>368</sup> más seis gotas de éter vitriólico,<sup>369</sup> haciéndoselo beber, todo revuelto, en tres veces, dejando pasar entre una y otra de estas tres tomas el tiempo de una hora.

El médico-cirujano Don Pedro María González dice textualmente: *La eficacia, simplicidad y fácil preparacion de este medicamento, lo hacen muy recomendable entre los socorros médicos que exige un mareado...*

*El mareo, caracterizado por vértigos, vómitos, un estado de sufrimiento, de postración, y de abatimiento del cual á veces no se consigue sacar á las personas que lo padecen, ha excitado en todo tiempo, no solamente la sagacidad de los médicos, sino de aquellas personas, á las cuales, una ocasión cualquiera les ponía en condiciones de conocer esta dolencia.*<sup>370</sup>

No nos resistimos a transcribir el siguiente texto, que personalmente nos parece absolutamente obsoleto y no bien entendible: *La doctrina que más partidarios tiene hoy en día, es la que hace depender la enfermedad [el mareo / confusión de síntoma por enfermedad] de la anemia del cerebro. Las perturbaciones en la circulación cerebral traen consigo la anemia del órgano lo que ocasiona en primer término el vértigo y después los vómitos pero ¿cuál es la causa de esa anemia cerebral? Aquí empiezan otra vez las divergencias. Unos sostienen que los movimientos del buque ocasionan desplazamientos bruscos en las vísceras abdominales que se congestionan en detrimento del encéfalo. Otros piensan que los intestinos al variar de posición con los*

---

<sup>367</sup> Láudano líquido de Londres (nombre completo en este caso): tintura alcohólica preparada con opio tebaico, aceite de nuez moscada, azafrán, castóreo, clavo, vino blanco y otras sustancias. El alquimista suizo Teofrasto Paracelso (1493 – 1541) fue quien hizo por vez primera esta combinación de estos ingredientes. El opio tebaico es, precisamente, el extracto acuoso del opio. Castóreo: secreción glandular del castor, olorosa (agradable) y oleosa, que el animal utiliza para embellecer y mantener en buen orden su pelaje.

<sup>368</sup> Adormideras o plantas del opio. Son plantas anuales de la familia de las paraveráceas (familia de las amapolas), de hojas que se desarrollan alrededor del tallo (abrazadas al tallo) y que son tubuladas; de flores terminales grandes y de colores generalmente rosados (las hoy también blancas), con frutos encapsulados de los que se obtiene el opio.

<sup>369</sup> Hemos definido anteriormente lo que es el éter vitriólico, pero hemos de añadir aquí que el vitriolo es el nombre genérico y comercial de diversos sulfatos hidratados y que ciertos vitriolos se utilizan para proteger las plantas de los insectos. También es el nombre que antiguamente se le asignaba a algunos sulfatos metálicos cristalizados, dado a su parecido con los vidrios coloreados.

<sup>370</sup> AUTRIL. *Teoría fisiológica del mareo* (Tesis). Montpellier (Francia), 1868. Visto en el libro *Enfermedades de la gente del mar / Epidemias Náuticas / Manera de evitarlas y combatirlas* (página 30), de los médicos F. BUROT y A. LEGRAND. (El primero de éstos, Médico Principal de la Marina francesa y Oficial de Honor de la Legión de Francia // el segundo, Médico de Primera Clase de la Marina francesa). Libro traducido y anotado del idioma galo por el médico de la Armada española H. T. DEL VALLE. Esta obra fue editada en Madrid, en el año 1904, en la Imprenta del Ministerio de Marina.

*movimientos del barco ejercen estiramientos en las terminaciones nerviosas del plexo solar (se refiere aquí al denominado plexo solar, que es la red nerviosa que rodea a la arteria aorta ventral / del vientre) que ocasionan á su vez una acción refleja en el sistema cerebro-espinal. Los efectos de este movimiento visceral, se han comprobado experimentalmente en los animales.* <sup>371</sup> (sic).

Hay preguntas difíciles de contestar. Por ejemplo, ¿cómo se puede explicar que haya (antes y ahora) personas que no se marean a bordo, incluso con mar gruesa, y otras que sí lo hacen siendo individuos de las mismas características? Al respecto hemos charlado con diversos hombres de mar, con auténticos “lobos de mar”, pero, ciertamente, de sus respuestas y afirmaciones no hemos llegado a una clara conclusión.

Nos referimos a auténticos marineros que desde niños ya hacían largas singladuras marineras, tanto con mares tranquilos como con aguas de gran marejada y/o de temporal.<sup>372</sup> También todos ellos saben que en cuanto a marearse no hay distinciones entre hombre y mujer, que en la mayoría de los casos y a los pocos días de embarcados el mareo suele desaparecer, que han vivido personalmente situaciones graves de mareados que han tenido que ser evacuarlos por barcos de auxilio,<sup>373</sup> que diferentes marineros se mareaban ya en tierra desembarcados durante algún determinado tiempo, y otras diversas circunstancias. Pero al respecto sería sumamente extenso reproducir aquí y ahora las largas conversaciones, ciertas y anecdóticas, y tal vez exageradas en ocasiones, mantenidas con estos valientes personajes que nacieron, vivieron (y que varios de ellos aún viven), se jubilaron y morirán como hijos del mar, como hijos de la mar que siempre lo fueron y lo son.

---

<sup>371</sup> DUITRI. En el mismo libro y páginas anteriores.

<sup>372</sup> Pedro-Rafael Ruiz-Risueño Montoya, Teniente de Navío de la Armada Española, Comandante del Patrullero P-82 / “Formentor”, con base en el Arsenal Militar de Cartagena. /// Fulgencio-Alfonso Martínez Martínez, Contramaestre del mismo barco de la Armada Española. /// Antonio Ivorra Carmona, Subteniente y anterior Contramaestre del “Formentor, de la Armada Española. Y Capitán de yate. /// Francisco Gomis García, ex Sargento de la Armada Española. /// Antonio Bernabé Esteve, Armador y Patrón de barco y Patrón de pesca (en ambos casos de altura). /// Juan –Francisco Felipe Giner, Patrón de barco y de pesca, de altura. /// Francisco Gomis Giner, Armador y Patrón de barco y Patrón de pesca (de altura). /// Francisco Giner Remigio, marinero-pescador de altura. /// Etcétera. /// Con todos ellos he mantenido conversaciones sobre la Marina y en concreto sobre el mareo y sus consecuencias.

<sup>373</sup> En los mejores tiempos de pesca, no hace muchos años, de flotas españolas faenando en aguas marroquíes y limítrofes (que eran muchas tales flotas), en aquella zona había un buque-enfermería español de nombre *Esperanza del Mar*, cuya misión era, exclusivamente, la de auxiliar a marineros-pescadores (y evacuarlos si era necesario) que se encontraban en serias dificultades de salud en alta mar en los barcos en los que trabajaban, y entre estas dificultades estaba el mareo. Nos explica detalladamente esta cuestión el mentado Armador y Patrón Francisco Gomis Giner, que en varias ocasiones tuvo que recurrir a los servicios del *Esperanza del Mar*.

Un doctor inglés del siglo XIX, de apellido Aronsson (médico mayor de Primera Clase), hizo, ya retirado, unas curiosas afirmaciones sobre el mareo en general y en especial sobre éste en las personas ciegas. Podemos leerlo en la página 31 del ya mencionado libro de los médicos F. Burot y A. Legrand. Dice Aronsson: *¿Como se puede explicar que haya personas que no se mareen á bordo ni aun con malos tiempos y en cambio estando en tierra sufren de vértigos por la causa más insignificante? Es lo cierto, que no conocemos absolutamente nada, respecto á la naturaleza de este mal [mareo], sino que el sentido de la vista, no influye en su producción, puesto que los ciegos le [la] padecen.*” Y continúa afirmando el Doctor Aronsson: *“La causa determinante es el movimiento del buque, así es, que si las medicaciones diferentes que se empleen pueden mejorar un poco la situación de los desgraciados pacientes [mareados], bien aumentando su fuerza de resistencia, bien disminuyendo en sensibilidad, es evidente que la medicina no podrá encontrar nunca un remedio eficaz que oponer á esta afección contra cuya causa original no le es posible combatir. (sic).* (Un poco enrevesadas, pues, estas afirmaciones últimas).

Luego el Doctor Aronsson aporta estos otros datos (nota 1 a pie de página en la 31 de la obra de Burot y de Lagrand): *La vista no es el factor principal del mareo, puesto que los ciegos le [lo] padecen, la perturbación visual, siempre está ocasionada por una perturbación psíquica anterior, la pérdida de la conciencia del movimiento. El vértigo se apodera de aquel que en la estación ó en la locomoción ha perdido su seguridad acostumbrada, sea ó no ciego.*

Un tal médico Baunet hacía (a él aluden F. Burot y A. Legrand en sus escritos / pág. 31), allá por el siglo XIX, las siguientes afirmaciones referentes al mareo marítimo: *Los tratamientos tan distintos de la naupatía [mareo] obedecen como es natural, á las ideas de los que los preconizan, así es que se ha aconsejado el reposo absoluto, los cinturones ó fajas epigástricas,<sup>374</sup> para oponerse al movimiento de las vísceras, el uso de los purgantes ligeros, dos ó tres días antes del embarco. También se ha aconsejado*

---

<sup>374</sup> Actualmente, un cinturón, una faja o banda epigástrica es una especie de aparato inflable que se coloca alrededor de la posición superior del estómago, con el fin de crear un espacio pequeño de reserva para limitar la cantidad de alimentos y la cadencia con que estos pasan a través del mismo.



*el cloral,<sup>375</sup> bromuro de potasio,<sup>376</sup> la antipirina<sup>377</sup> (tomada una hora antes de ponerse el buque en movimiento), etc. (sic).*

F. Burot y A. Legrand insisten en que todas estas medicaciones indicadas suelen dar muy buenos resultados en los individuos mareados, pero que varían, y mucho, no solamente entre personas distintas, sino, igualmente en un mismo sujeto, según sean las circunstancias personales de tal sujeto en uno o en otro momento de su existencia. Y precisan, taxativamente, que no debe esperarse jamás a que aparezcan los vómitos para administrar los medicamentos correspondientes, porque entonces éstos no surtirían ninguna clase de efecto positivo (pág. 32 de su obra).

Para ir terminando comentarios y citas sobre el mareo, síntoma, que no enfermedad, transcribiremos lo dicho por un tal Doctor Bonnet:<sup>378</sup> *Aquellos autores para los cuales la anemia cerebral es consecuencia de la falta de contracciones musculares por motivo de la falta de costumbre á los movimientos del buque, rechazan la medicación calmante y anestésica y prefieren los excitantes, como la estricnina, la veratrina<sup>379</sup> y el cornezuelo de centeno;<sup>380</sup> en lugar de aconsejar la inmovilidad, hacen que los enfermos se mueven [muevan] y se agiten, vayan y vengan, tratando de conservar el equilibrio. (sic) -- (Página 32 también).*

---

<sup>375</sup> Cloral. Líquido incoloro y aceitoso con un cierto olor acre (áspero, fuerte y picante al gusto y al olfato / como el sabor y el olor de los ajos, del fósforo, etc.). Se utiliza en la fabricación de hidratos de cloral y en diversos pesticidas. Muy grave y peligroso, con muchas contraindicaciones, en su administración a personas.

<sup>376</sup> Bromuro de potasio. Es una sal de color blanco, higroscópica y soluble en el agua y en el etanol. El bromuro de potasio fue muy usado en el siglo XIX como anticonvulsivo. Los bromuros, sobre todo el bromuro de potasio, se utilizaron frecuentemente como sedantes, a lo largo de los siglos XIX y XX. Habitualmente el bromuro potásico se encuentra en las aguas de los mares. Higroscópicos son todos los compuestos que atraen agua en forma de vapor u otros líquidos en similar estado, por ello los higroscópicos son utilizados como desecantes; se aplican a los cuerpos o compuestos que absorben la humedad del aire. El etanol es un compuesto químico conocido como alcohol etílico; es un alcohol que se presenta en condiciones normales de presión y de temperatura; es un líquido incoloro e inflamable en un punto de ebullición de 78'4 ° C.

<sup>377</sup> Antipirina. Es una base (cuerpo que puede combinarse con un ácido para producir una sal) orgánica blanca y cristalina que se emplea en medicina como antipirético (disminuir la fiebre), analgésico (disminuir el dolor) y antirreumático. Se suele usar para aliviar el dolor y la inflamación ocasionados por las infecciones del oído medio.

<sup>378</sup> Hay que precisar que en su libro F. Burot y A. Legrand utilizan indistintamente los apellidos Bounet y Bonnet, aplicados a un médico o a dos, depende; es decir, puede que se refieran a dos médicos distintos o al mismo, cometiendo en este caso un error gráfico. Nosotros no hemos podido aclarar este punto.

<sup>379</sup> La estricnina y la veratrina son dos alcaloides. Para una información detallada al respecto consultar un diccionario adecuado.

<sup>380</sup> El cornezuelo de centeno (o ergot) es un hongo parasitario. De este tipo de hongos hay más de 50 especies, que pueden afectar a gran variedad de cereales y de hierbas.

El mismo Bounet, o Bonnet, recomendaba: *Antes de embarcar, una comida regular tres ó cuatro horas antes de irse á bordo, una hora antes del momento crítico tomar una taza de café fuerte y puro.* (Página 32 *idem*).

Un tal M. Richet decía: *Tomar como excitante de 0'50 a 1 gramo de quinina que obrará como tónico del sistema nervioso.* (Página 32 de la obra de Burot y Legrand).

Si nosotros buscamos conclusiones a todo o a parte de lo que venimos exponiendo a lo largo de este nuestro trabajo sobre el mareo, tenemos que decir: 1.- El mareo era (y es) un síntoma grave que afectaba con funestas consecuencias a muchos marineros de aquellos tiempos (siglos XVI, XVII, XVIII, XIX, principios del XX, y otras épocas) y de todo tiempo. 2.- Que por el deficiente desarrollo de los saberes médicos y de la medicina de entonces se cometían (involuntariamente, lógico) errores que en ocasiones podían ser irreparables. 3.- Que la inmovilidad a la que por su estado se veía obligado a permanecer el marinero mareado era para él perjudicial y no favorable. 4.- Que realmente no había un medicamento específico y eficaz contra el mareo marino, lo que suponía un sufrimiento grande en el mareado, sobre todo en navegaciones de largo tiempo. 5.- Que la cinetosis afectaba y afecta igualmente a hombres que a mujeres. 6.- Que si en buques de guerra había algún marinero, o algunos marineros, que no podían, bajo ningún concepto, adaptarse y soportar el mareo cuando navegaban, llegando a extremos incluso de perder la vida por ello, estaba fuera de toda duda que era imprescindible desembarcarlos porque no servían para este oficio. 7.- Que la subjetividad y la susceptibilidad de cada individuo influía en su mareamiento. 8.- Que la alimentación y trabajos aplicados al marinero en su buque influían en el mareo. 9.- Que el estado de salud anterior a su embarque, o una vez ya embarcado el marinero, podían ser el origen de su mareo. 10.- Que la higiene en la nave, así como los olores de diverso tipo en la misma, eran importantes para que determinados marineros sufriesen mareo. 11.- Que las inclemencias del tiempo influían (o podían influir) en que un individuo se marease. 12.- Que el estado de la mar y los movimientos de la embarcación eran básicos para marearse o para no hacerlo. 13.- Que los marineros en su situación de mareados no eran respetados y sí maltratados y atacados, verbal y físicamente, por sus superiores jerárquicos del barco, y que las opiniones de los médicos tripulantes del buque, en cuestiones referentes a la salud (cinetosis incluida) de los marineros, poco les importaban a la Oficialidad y a otros mandamases de la nave. 14.- Que el mareo no es

una enfermedad, sino un síntoma, y que había marineros que se familiarizaban en poco tiempo a los movimientos de la nave y a no marearse, y en cambio sí experimentaban mareo al desembarcar y caminar por tierra. 15.- Y etcétera, etcétera.

Una conclusión de todo lo anterior: el mareo fue un grave problema para muchos hombres del mar, sin excluir, lógicamente, a piratas y corsarios.

Con respecto a la llamada *constipación del vientre*, era otra de las muchas incomodidades y dolencias de los hombres de la mar de aquellos tiempos, y además muy frecuente. Era, simplemente, un problema de estreñimiento. Cuando en la actualidad hablas con algún médico y haces referencias a la *Constipación de Vientre* sabe perfectamente a lo que te refieres. Era, ni más ni menos, que una retención de los excrementos en los intestinos, pero una retención mucho más efectiva y prolongada de lo normal. Afectaba, en distinto grado, a la Oficialidad del buque, marinería, pasajeros, etcétera. Lo que sí sucedía es que quienes no estaban acostumbrados a navegar se quejaban con más frecuencia del problema, quizás porque la vida en un barco, a la que, lógicamente, ellos no estaban habituados, les resultaba más molesta e incómoda que la que normalmente llevaban en sus hogares y/o en sus actividades en tierra. Los marineros, y el resto de tripulantes, acostumbrados a los inconvenientes de vivir y trabajar en una plataforma móvil sobre el agua, es decir, sobre una embarcación, la *Constipación de Vientre* la padecían con un talante muy distinto, mejor, lo que no quiere decir que no les afectase de igual o de peor forma que a los novatos embarcados.

Al principio, el problema no parecía tener importancia, dado que las deposiciones solían ser normales y más o menos en el tiempo con el que normalmente se venían haciendo. Los pacientes presentaban un buen estado, o un estado normal, físicamente, sin faltarles el apetito y no habiendo una notable variación en el resto de sus funciones fisiológicas. Pero según pasaba el tiempo se endurecía el vientre y aparecían determinadas sensaciones de dolor en el estómago y vientre que proseguían con auténticos y fuertes dolores, acompañados de algunos borborismos (ruidos producidos por los gases contenidos en el abdomen). Finalmente, y no sin gran esfuerzo, se lograba evacuar, una materia dura y de color oscuro, en forma de pelotillas aglomeradas y en todo caso no en mucha cantidad, teniendo en cuenta que eran ya pasados varios días sin excrementar (ocho-diez o más días). Hacer de vientre, lógicamente, suponía un gran alivio para el paciente.

Fuese o no un problema grave en sus inicios, siempre era muy oportuno vigilar al afectado de *Constipacion de Vientre*, porque bien podía el asunto terminar en una situación muy desagradable y extremadamente desafortunada. Citamos, otra vez, al doctor-cirujano Don Pedro María González, en la página 114 de su ya varias veces mencionada obra: *La presencia de las materias fecales detenidas en el recto*<sup>381</sup> *con ciertos grados de espesura y dureza, produce una compresion proporcional sobre los vasos hemorroidales, de donde resulta que la sangre suba con dificultad; y deteniéndose en ellos los dilata, ocasionando las hemorroides internas ó externas, que es uno de los efectos morbíficos* (que produce enfermedades / que lleva consigo el germen de enfermedades o las ocasiona), *á que desde luego dispone la constipacion del vientre: por esta razon no es raro, que agregándose á esta causa los violentos esfuerzos, que los pacientes se ven precisados á hacer para forzar el ano á que ceda al volumen extraordinario de aquella masa endurecida, se presenten los tumorcillos hemorroidales; se rompa alguno, ó bien se rasgue la membrana que cubre el esfinter*<sup>382</sup> *en alguno de sus puntos, por cuyos medios salgan las excrementos barnizados [impregnados] de sangre.*<sup>383</sup> *En efecto, que no tiene nada de extraño, y que parece consiguiente á la reunion de las expresadas causas, lo hemos visto en sugetos [sujetos] acometidos de este mal, que observándolo por la primera vez, exágeraban el deterioro de su salud, considerándola en muy mal estado.* (sic).

La que sí era cierto es que la *Constipación de Vientre* era normal en muchas ocasiones en individuos de constituciones físicas débiles y de temperamento bilioso

---

<sup>381</sup> Recto. Último tramo del tubo digestivo, situado inmediatamente después del colon sigmoide. El recto recibe los materiales de desecho del cuerpo. El colon sigmoide es la cuarta porción del total del colon y se denomina de este modo porque tiene forma de S, estando unido al recto, y éste (el recto) desemboca en el canal anal. El ano es el orificio por donde se expulsan los excrementos. El colon es la última porción del aparato digestivo en la mayoría de los vertebrados, y extrae el agua y la sal de los residuos sólidos antes de que sean eliminados del cuerpo. El ciego (el mayor de los intestinos gruesos), el recto y el colon forman los intestinos gruesos.

<sup>382</sup> Anillo muscular con que se abre y se cierra algún orificio natural del cuerpo para arrojar o retener algún excremento o secreción.

<sup>383</sup> Aquí creemos que es oportuno explicar lo que son los *Vasos Quilíferos*, puesto que sus roturas pueden ser la causa de esos “excrementos barnizados de sangre”. Son cualquiera de los múltiples capilares linfáticos que existen en las vellosidades del intestino delgado (sus roturas pueden impregnar de sangre los excrementos arrojados por el ano). Los *Vasos Quilíferos*, o capilares quilíferos, son cualquiera de los múltiples capilares linfáticos centrales que existen en las vellosidades del intestino delgado. Y las vellosidades intestinales son los pliegues de la capa mucosa del intestino y que permiten el incremento de absorción. Todos ellos son capilares sanguíneos. Los capilares sanguíneos (son vasos sanguíneos) tienen el menor diámetro posible y están formados solamente por una capa de tejido, lo que les permite el intercambio de sustancias entre la sangre y otras sustancias que se encuentran alrededor de ella. Los vasos linfáticos (sin entrar en detalladas definiciones) son delgados y diminutos canales que transportan material de desecho y células del sistema inmunitario por medio de un líquido que se llama linfa.

(con mucha bilis / sustancia amarga, viscosa y de color amarillo verdoso, que segrega el hígado), así como también ... *en los consumidos por los excesos del cuerpo ó del espíritu...* (apunta Don Pedro María González).

La *Constipación de Vientre* era muy común entre los navegantes y en ella tenían gran importancia los alimentos ingeridos, y los no ingeridos, por estos profesionales del mar. Pero es muy curiosa y llamativa la siguiente etiología que el cirujano-doctor Don Pedro María González aporta en la página 115 de su libro: ... *si se hace atencion a la naturaleza de los alimentos de que usa aquella clase de hombres [navegantes], se verá que constan por lo general de muchas partes térreas (relativo a la tierra / de tierra), groseras [no adecuadas], é indigeribles ó incapaces de disolverse para construir el quilo,<sup>384</sup> y servir de nutricion; de que resulta, que absorbida por las venas lácteas<sup>385</sup> y poros absorbentes una parte de la humedad que se les ha mezclado, y disipada [deshecha] la restante por el calor grande que reyna [reina] en el vientre; el residuo espeso y grosero que queda en los intestinos no tiene toda la fluidez necesaria para deslizarse á impulsos del movimiento peristáltico,<sup>386</sup> y por tanto se detiene y estanca, hasta que adquiriendo algunos grados de acritud,<sup>387</sup> los irrita, poniéndolos en un movimiento mas vivo, el qual [cual] al fin obliga á estas materias á que se precipiten hácia el fondo del recto; tal vez en este intestino de situacion y estructura particular, sufren mayor mansion (¿?), hasta que por el propio mecanismo, que descende de los otros, se ven obligados á salir de este, y por consiguiente fuera del cuerpo. (sic).*

---

<sup>384</sup> En este caso el quilo es el líquido que los intestinos delgados segregan del quimo y que, absorbido por los vasos quilíferos entra a mezclarse con la sangre. El quimo es la pasta agria en la cual se transforman los alimentos en el estómago por medio de la digestión, previamente a pasar al intestino delgado.

<sup>385</sup> Venas lácteas. Son por las que sube el quilo desde los intestinos hasta incorporarse al torrente sanguíneo.

<sup>386</sup> Movimientos peristálticos. Son parte del proceso de digestión y corresponden a los movimientos de contracción realizados por nuestro esófago e intestinos de manera rítmica, con la finalidad de hacer transitar (descender) los alimentos al estómago a través del tubo digestivo. Los movimientos peristálticos también son conocidos como peristalsis. El esófago es una parte del aparato digestivo de los seres humanos, y de otros seres vivos, ya sean vertebrados como invertebrados, constituido por un tubo muscular de unos 30 centímetros de longitud, que comunica la laringe con el estómago. La laringe es un conducto cartilaginoso en forma de caja, situado delante del esófago, que comunica con la boca y la tráquea (la laringe es el órgano de la voz); la laringe está comunicada con la tráquea a través de la faringe y esta está ubicada justo delante mismo de la tráquea, que es un órgano del aparato respiratorio, de carácter membranoso que va de la laringe a los bronquios; la tráquea es un órgano tubular constituido por varios cartílagos situados en la parte anterior del cuello a la altura de las vértebras cervicales, que son éstas las que permiten la movilidad del cuello.

<sup>387</sup> Acritud. Sabor u olor desagradable que produce sensación de aspereza o de picor en el gusto y en el olfato.

Dice Don Pedro María González, *La constipacion de vientre que se observa á bordo por lo general no exíge socorro: hay sin embargo casos en que no debe despreciarse; tales como quando [cuando] los dolores de vientre incomodan mucho, acompañados de alguna tension en los hipocondrios,<sup>388</sup> inapetencia, y lengua crapulosa (áspera y sucia), que se observa regularmente por las mañanas, y particularmente quando [cuando] estos síntomas concurren en sugetos [sujetos] débiles ó delicados: por lo demas, la dureza de los excrementos puede dar márgen á las hemorroides habituales; y desarreglando por las mismas causas el sistema de la vena porta, ocasionar enfermedades largas, y tal vez de difícil curacion.* (Página 115).

*La constipación de vientre (o Estipticidad)<sup>389</sup> puede acarrear malas conseqüencias [consecuencias], tales como fiebres pútridas, disentería, escorbuto, etcétera<sup>390</sup>* (María González)--(ya hemos hablado anteriormente de estas dos últimas dolencias).

Hubo un Capellán de la Marina, cuenta Don Pedro María González, que sufría en su más alto grado de Estipticidad, llegando a no hacer de vientre hasta quince días y más, y aún así, con muy notables problemas y sufrimientos físicos, independientemente de que al tal sacerdote se le aplicaran cuantos medicamentos se conocían en aquellos tiempos. Cuando el Capellán desembarcaba se normalizaba su situación y vivía normalmente, hasta que de nuevo volvía a navegar y el problema se repetía tal que en navegaciones anteriores. No obstante, por lo demás, este cura gozó de buena salud a lo largo de los cinco años que se dedicó a la vida marinera. Este hecho fue vivido personalmente por el médico-cirujano María González, dado que el dicho Capellán y él mismo fueron compañeros de singladuras durante aquellos cinco años dichos, y el cura fue su propio paciente mientras navegaban. La aceleración de los movimientos peristálticos y la disolución en el interior del cuerpo de los excrementos endurecidos y viscosos eran los sistemas más idóneos para hacer desaparecer, o paliar, la *Constipación*

---

<sup>388</sup> Cada una de las dos partes laterales de la región epigástrica, situadas debajo de las costillas falsas.

<sup>389</sup> Se refiere a su sabor metálico astringente, estreñimiento, estrechamiento, apretar, contraer... Así se conoce también la *Constipación de Vientre*, con el nombre de Estipticidad.

<sup>390</sup> Hay un tratado llamado *Consideraciones Político-Médicas sobre la salud de los navegantes, en que se exponen las causas de sus mas frecuentes enfermedades, modo de precaverlas y curarlas...* del que es autor el Doctor Don Vicente de Lardizábal, en el que en su página 54 hace unas breves consideraciones respecto a las malas consecuencias que puede acarrear una *Constipación de Vientre*. Fue De Lardizábal un médico español de la ciudad de San Sebastián, en la que nació y murió (1746-1814). Este su libro fue editado en el año 1769, por Antonio Sanz, impresor del rey (Carlos III), en la Librería de Hurtado. Madrid, 1769.

*de Vientre*. Para lo primero se recurría a la administración de purgantes; para lo segundo, a las bebidas acuosas y alimentos ricos en líquidos, o, alimentos humedecidos. Las lavativas podían servir para ambos casos desde el inicio del mal. (Página 116). Otro posible remedio era beber agua del mar, salada, ...*en ayunas en cantidad de quatro* [cuatro] *ó seis onzas*... pero había individuos que no la toleraban y sentían repugnancia al beberla, dado su sabor salino. (Páginas 117-118).

Se aconsejaba administrar al doliente laxantes o minorativos (remedios que purgan suavemente), y de vez en cuando la toma de catárticos (otros purgantes de distinta y más fuerte acción), siendo éstos últimos los únicos de su género que debían darse a los afectados de *Constipación de Vientre*. También maná<sup>391</sup> bien disuelto en líquido, pulpas de casia<sup>392</sup> y/o pulpa de tamarindos,<sup>393</sup> miel común y miel rosada, lamedor de mucílagos,<sup>394</sup> etcétera. Frutas secas, como, por ejemplo, pasas, ciruelas, higos, y otros frutales de este tipo. Igualmente, si las había, frutas frescas, aderezadas o no con otros alimentos; asimismo, peras, manzanas, cerezas.

Se recomendaba ingerir vegetales también frescos, y encurtidos (frutos y/o legumbres conservados en vinagre), las migas blancas y el gazpacho. Y se aconsejaba, asimismo, beber líquidos en mucha cantidad.

El estreñimiento es conocido con otros nombres, entre ellos: *estar seco de vientre* y *dureza de panza*, dependiendo, generalmente, de la zona corporal afectada, pero todos estos nombres hacen referencia al mismo problema, el de no poder evacuar

---

<sup>391</sup> Sustancia gomosa y sacarínosa (que se asemeja al azúcar) que fluye de una especie de fresno (árbol) que crece en el sur de Italia y que se utiliza como suave purgante.

<sup>392</sup> Pulpa de casia. Es un purgante suave, agradable y seguro.

<sup>393</sup> Pulpa de tamarindos. El tamarindo es un árbol que puede llegar a alcanzar los 20 metros de altura y que se cría en diversas partes del mundo. De sus hojas y corteza se hace pulpa, que tiene aplicaciones medicinales, entre ellas de purgante.

<sup>394</sup> Lamedor de mucílagos. El lamedor es una composición que se hace en la botica (receta magistral) a partir de varias sustancias simples azucaradas. El mucílago es una sustancia vegetal viscosa, coagulable (que puede coagularse o tiende a ello) en alcohol. También es el mucílago una solución acuosa y espesa, de una goma o dextrina utilizada para suspender sustancias insolubles y para aumentar la viscosidad. Suspender (de suspensión): estado en que se hayan las partículas de una sustancia en un líquido, sin subir a la superficie ni descender al fondo. El mucílago lo producen las semillas del fruto de ciertas plantas, como la algarroba, por ejemplo; también, el plátano; asimismo, el lino y la mostaza; y en otros frutos, como el higo; es muy abundante el vegetales como la borraja y la verdolaga; en legumbres, tales como las judías verdes; en líquenes: líquen de Islandia; y en las algas, que son una de las plantas más ricas en mucílago. Las dextrinas son un grupo de oligosacáridos (un tipo determinado de moléculas) de poco peso molecular, producidas por hidrólisis (desdoblamiento de la molécula de ciertos compuestos orgánicos por exceso de agua / es una reacción química entre una molécula de agua y otra molécula de distinto tipo) del almidón.

en su momento y con la naturalidad precisa. Y siempre, o casi siempre, se manifiesta con la expulsión de excrementos muy duros y secos, pesadez y malestar en los intestinos, dolor, etcétera.

Los Doctores Don Gregorio Marañón y Don Alfonso Balcells, en su obra *Manual de diagnóstico etiológico*, comentan, en su página 292, *El estreñimiento puede producir cefaleas* (dolor de cabeza), *jaquecas* (dolor de cabeza, pero intermitente), *incapacidad para el trabajo mental*, *astenia* (falta de fuerzas, decaimiento), *vértigos*, *acné* (proceso inflamatorio de los folículos sebáceos / folículo: glándula en forma de saquito situada en el espesor de la piel o de las mucosas), *urticaria* (enfermedad eruptiva de la piel, cuyo síntoma más notable es una comenazón parecida a la que producen las picaduras de las ortigas) *u otras dermatopatías* (nombre genérico de las enfermedades de la piel), *palpitaciones*, *extrasístoles* (contracciones prematuras de la aurícula, o del ventrículo, o de ambos, con mantenimiento del ritmo fundamental // son piezas del corazón) *y otros reflejos circulatorios*, *anemia* (empobrecimiento de la sangre), *adelgazamiento*, y, *finalmente, síntomas debidos a la constitución de focos sépticos* (que producen putrefacción o corrupción) *latentes* (activos) *en el intestino inflamado*, *artropatías* (nombre genérico de toda afección articular), *neuritis* (cualquier lesión en los nervios, inflamatoria y degenerativa), *y febrícula* (fiebre moderada y prolongada, que casi siempre aparece por las tardes, de origen infeccioso o nervioso). *Todo este complejo síndrome constituye la famosa intoxicación intestinal. A ella se ha atribuido hasta el proceso del envejecimiento.* Ambos doctores dudan, así lo leemos nosotros entre líneas, de estas atribuciones y/o de otras parecidas referentes al estreñimiento u otras cuestiones médicas que a nuestro trabajo no afectan. No podemos obviar que desde que se publicó *Manual de diagnóstico etiológico* (año 1943 / Primera Edición), tanto la medicina como la cirugía han progresado de manera singular.

Pero, ¿cuáles eran las circunstancias que llevaban al padecimiento de la *Constipación de Vientre* en la marinería? Si Marañón dice que uno de los motivos del estreñimiento es *Higiene incorrecta la causa más frecuente, y en ello debe pensarse ante todo, aun cuando otras causas secundarias, francamente patológicas, puedan añadirse a aquélla... etc.* ya tenemos parte de la respuesta: la carencia de higiene fue, y es, uno de los motivos del estreñimiento, de la *Constipación de Vientre*.



Nosotros consideramos que hay algo más, siempre hablando de la *constipación de vientre* en la gente de mar, en los marineros. Nos referimos a la alimentación de estos rudos hombres.

Los marineros, especialmente los de largas y difíciles navegaciones, no disponían precisamente de una alimentación equilibrada, de una manera correcta de comer. Ingerían alimentos secos (conservados en sal para evitar su pronto deterioro), pobres en vitaminas y siempre, o casi siempre, repitiendo el mismo plato a lo largo de días y de semanas, e incluso meses. Los alimentos frescos se terminaban bien poco tiempo después de zarpar. La carencia de frutas y de verduras era total, el agua contaminada habitualmente. ¿Qué podía esperarse, pues? Podía esperarse lo que no tardaba mucho tiempo en llegar: enfermar de una o de otra dolencia que, aparte de los sufrimientos que ocasionaban, llevaban al marinero incluso a la muerte (no a todos, claro, pero sí en considerables porcentajes). Porque en cuanto a la *Constipación de Vientre* había hombres que el no poder defecar (estreñimiento) llegaba a durar hasta los veinte días, o tal vez más, y como consecuencia de esto, la muerte era inminente en muy muchas ocasiones. Eran tiempos marineros que ya pasaron al olvido, pero que no podemos, ni debemos, dejar de tener presentes, aunque solamente sea en recuerdo y homenaje a quienes sobre indelebles plataformas flotantes y corazones plenos de heroicidad conquistaron un mundo tan desconocido en las épocas que vivieron.

La falta de alimentos frescos, la deshidratación de los que ingerían, la falta de frutas, la carencia de verduras (carencias de fibra, en definitiva), además de otras cosas, llevaron a muchos “lobos de mar” a la enfermedad, al sufrimiento y a la muerte, en este caso en forma de *Constipación de Vientre*, en forma de estreñimientos, en un principio temporales que luego con el tiempo pasaban a ser crónicos. Añadiendo (Marañón) que también un régimen de vida acelerado e inquieto (*stress*), la falta de ejercicio físico (vida sedentaria), trastornos emocionales o nerviosos, infecciones, y otras causas menos comunes (diabetes, por ejemplo), pueden afectar al normal funcionamiento de los intestinos. Una persona sin problemas de estreñimiento suele evacuar alrededor de tres veces por semana, los marineros de entonces, incluidos corsarios y piratas, no lo hacían.

Con respecto al llamado *Pasmo*, En la página 302 (Capítulo X) de su libro *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y medios de precaverlas* (año 1805), y con el nombre de *Pasmo*, denomina el médico-

cirujano, catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica, de Cádiz, y navegante, Don Pedro María González (tantas veces aquí mentado), una de las enfermedades, consideradas graves, sufridas por los marineros allá por los siglos XVIII y XIX. El pasmo es, ni menos ni más, que un problema tetánico, es decir, tétanos. Rigidez y tensión convulsiva de los músculos. Es una enfermedad, efectivamente grave, muy grave, y muy dolorosa e infecciosa, que se manifiesta por espasmos muchas veces con un elevado grado de tensión de los órganos de un cuerpo vivo. Esa tensión convulsiva puede ser total o parcial, es decir, puede afectar a la totalidad de los músculos corporales o solamente a parte de ellos.

Esta enfermedad está causada por la toxina específica de un microorganismo que tiene por nombre *Bacillus Tetani* (el bacilo del tétano), que, generalmente, se introduce en el organismo a través de las heridas. Es preciso añadir que hay diferentes tipos de tétanos, con diversos nombres, dependiendo del lugar en donde se desarrollan y de la forma en que se presentan.

Cuando las convulsiones corporales son generales, universales, y con uniformidad por la parte delantera y trasera del cuerpo, de manera que éste queda totalmente rígido y en posición recta, tal que si fuera una sola pieza, su nombre es *Tétanos*. En el caso de que las contracciones enconven el cuerpo únicamente hacia delante, se forma lo que se llama *Emprostótonos*.<sup>395</sup> Cuando el cuerpo es doblado con violencia hacia atrás se denomina *Opistótonos*. Y, finalmente, cuando la contracción es de los músculos elevadores de la mandíbula inferior, se llega a lo que se llama *Trismus* (incapacidad para abrir la boca), que suele ser, casi siempre, el precursor de las demás especies de convulsiones más universales.

Un individuo gravemente afectado de *Opistótonos* colocado en posición decúbiteo supino (o decúbiteo dorsal), es decir, boca arriba, solamente la parte posterior de su cabeza y sus talones estarían en contacto con la superficie del sitio en donde estuviese ubicado, por estar el cuerpo arqueado a partir de la cintura.

El *Emprostótonos* (también llamado *tétanos en bola*) es una forma de espasmo tetánico, prolongado e involuntario, que supone un encorvamiento corporal, igualmente

---

<sup>395</sup> Emprostótonos. "Es una variedad de contractura muscular generalizada que predomina sobre los músculos flexores (cualquiera de los músculos que producen un movimiento flexor). Definición del Doctor español Don Alberto Martín Lasa.

a partir de la cintura, con la cabeza y los pies hacia delante (postura contraria al *Opistótonos*). Colocado el paciente en posición decúbito prono (o decúbito ventral), es decir, boca abajo y con la cabeza de lado o en postura neutral y por estar convexo el cuerpo de tal paciente (posición recordatoria fetal) únicamente descansaría su frente y los dedos de sus en el plano de ubicación. Tétanos e intoxicación con estricnina (envenenamiento) pueden ser la etiología del *Emprostótonos*. El *Emprostótonos* es mucho menos frecuente que el *Opistótonos*.

El tejido del cuerpo está formado por los denominados músculos estriados, que son los que le dan movimiento al esqueleto. Éstos se diferencian del tejido muscular liso porque sus fibras son polinucleadas,<sup>396</sup> y sus miofibrillas<sup>397</sup> presentan líneas o estrias orientadas en sentido transversal con respecto de la fibra.

Parece ser que el Pasma (Tétanos) es una enfermedad que era menos frecuente en las zonas del mundo con un clima solamente templado, y sí muy común en los climas cálidos y de inviernos fríos y húmedos, suponiendo que esto era debido a las diversas vicisitudes atmosféricas cuando éstas cursaban con características calor-frío-humedad. Surgía, especialmente, cuando posteriormente a considerables calores llovía con más o con menos intensidad. Pero lo cierto era, y así se reconocía, que la causa más común del Pasma eran las picaduras de insectos, etcétera, y las heridas derivadas de accidentes en las labores en el barco. Efectivamente, las afecciones tetánicas sobrevenían a las heridas, no solamente cuando estas eran heridas abiertas, sino, igualmente, también, una vez que las mismas quedaban cerradas. Médicos marineros, y personal en general de los buques, se sorprendían por el hecho de lo que ellos consideraban una simple picadura o una leve, o menos grave, herida, y que ésta ocasionase tan grave enfermedad.

Generalmente, el problema tetánico aparecía con lentitud, iniciándose con dolores que iban en aumento y que impedían mover el cuello y que se pasaban posteriormente a la lengua, al esternón<sup>398</sup> y a la espalda. Tales manifestaciones imposibilitaban la deglución y la respiración. Después sobrevenía la rigidez de la

---

<sup>396</sup> Fibra polinuclear o miocito. Es una célula fusiforme (forma alargada elipsoide y con sus extremidades más estrechas que el centro) y multinucleada (célula voluminosa, que tiene de dos a muchos núcleos), con capacidad contráctil y de las cuales está compuesto el tejido muscular.

<sup>397</sup> Miofibrillas. Son unas estructuras contráctiles que atraviesan las células del tejido muscular y les da capacidad de contracción y de elasticidad, la cual permite realizar los movimientos característicos de los músculos.

<sup>398</sup> Hueso plano ubicado en la parte anterior del tórax y por medio del cual se articulan por delante las costillas.

columna vertebral. Y según el Pasma avanzaba todos los órganos relacionados con los movimientos corporales quedaban afectados, con notable diferencia los músculos de la cara y de los ojos, que por sus fuertes contracciones desfiguraban muy mucho el rostro del enfermo. A partir de ahí las convulsiones se generalizaban, acompañadas en todo caso de fuertes dolores, aunque de manera intermitente, pero que impedían siempre un prolongado descanso. Las convulsiones y los dolores se repetían cada vez con más fuerza y frecuencia hasta que finalmente el enfermo moría en la peor y más terrible de las situaciones. A tan desagradable estado había que añadir lo que aumentaba el gran sufrimiento del paciente: sus funciones intelectuales, salvo en algún caso de delirio o de confusión de ideas, las conservaba íntegras el infeliz enfermo hasta su último suspiro.

El tétanos afectaba (y afecta) a personas de cualquier edad y sexo, pero en aquellos tiempos se creía que atacaba más a los hombres, y más si éstos eran fuertes y robustos, y menos a los niños de corta edad (bebés). Como, igualmente, se pensaba que los jóvenes, las mujeres y los ancianos eran menos vulnerables al Pasma.

Pero el que los hombres sufriesen de tétanos más que el resto de individuos, y además hombres físicamente fornidos, puede tener una explicación lógica. En una embarcación eran los que realizaban los trabajos más duros y complicados y ello suponía una mayor exposición a tener accidentes laborales y heridas de él derivadas. Además, cualquiera de quienes vivimos ahora en el siglo XXI, y hemos vivido en el siglo XX, sabemos lo que es una vacuna antitetánica y que, verbigracia, cuando nos hacemos una herida con un clavo oxidado, o con un hierro de la misma condición, se nos debe inyectar tal vacuna en las dosis que especifique nuestro médico, para de este modo evitar una posible complicación tetánica. En los siglos y en la Marina de referencia no se conocía una vacuna así, ni se tenía un conocimiento concreto de lo que era y como había que proceder cuando surgía esta enfermedad, que el médico-cirujano Don Pedro María González clasificó como una de las graves dolencias de los marineros.

Así dice en su *Tratado de las enfermedades...etc.* (también en la página 302 / Capítulo X) Don Pedro María: *En casi todas nuestras Américas é islas contiguas son muy freqüentes [frecuentes], y por lo común mortales, las convulsiones, que llaman comúnmente pasmo.*” Poco después añade: *“Aunque en toda América habia oido hablar del pasmo, no logré verlo hasta la segunda vez que estuve en Montevideo [Uruguay], y por desgracia en uno de los mejores marineros de la corbeta Atrevida. Este mozo, de*

veinte y ocho años, de cuerpo mediano, pero robusto, y de una musculatura gruesa y fuerte, de un temperamento sanguíneo, muy trabajador, y de conducta regular: baxó [bajó] al hospital con un violento dolor de cuello, de pecho y espalda, que al cabo de algunos días terminó en el terrible pasmo. Siempre que lo visité lo encontré tendido boca arriba, moviendo continuamente los brazos y las piernas, no involuntariamente, sino como un hombre agitado de suma congoja. Tenía los ojos desigualmente abiertos, la voz delgada, respiración corta y laboriosa, pulso pequeño, tardo, calor del cuerpo moderado (estaba siempre descubierto) [destapado], la piel áspera y seca, y el rostro sumamente triste: decia que orinaba muy poco, y el vientre lo tenia perezoso [no excrementaba con facilidad], sin que esto le incomodase: la lengua desde el principio estuvo cubierta de un sarro blanquizco [semiblanco]; la saliba estaba espesa, y el enfermo experimentaba freqüentes [frecuentes] golpes de tos. La espina [dorsal / columna vertebral] parecia no tener juego alguno [rígida], como si fuese de una sola pieza desde el coccix (cóccix / hueso pequeño en que termina la columna vertebral) al occipital.<sup>399</sup> El enfermo daba de quando [cuando] en quando [cuando] profundos suspiros, y se convelia [se agitaba] violentamente hácia atrás; en este miserable estado permaneció siete dias, al cabo de los quales [cuales] falleció de una de aquellas convulsiones generales. Mientras se terminaba esta tragedia se presentáron en el hospital otros dos enfermos de igual naturaleza; de estos infelices el uno murió al tercer dia, y el otro al séptimo. (sic).

En la página 305, aclaraba Don Pedro María González: *Son muchos y variados los remedios que se han propuesto para la curación de esta enfermedad; pero todos han sido por lo comun inútiles, ni era fácil proceder sino empíricamente [solamente por la práctica] en una dolencia tan grave, y cuya causa y naturaleza son tan desconocidas y ocultas: sin embargo al presente [en estos momentos] los autores [médicos, etcétera], guiados por la observacion y la analogía, estan ya acordes [de acuerdo] en que la curacion solo debe esperarse del uso del opio,<sup>400</sup> que está considerado como un específico.* (Sobre la administración de opio a un enfermo de Pasmo / Tétano, el Doctor

<sup>399</sup> Relativo al occipucio. Occipucio: parte posterior de la cabeza por donde esta se une con el espinazo. El occipital en el hueso del cráneo correspondiente al occipucio.

<sup>400</sup> Opio: jugo de las cabezas de las adormideras que, desecado, se usa como narcótico. La adormidera es una planta papaverácea (no es necesario hacer aquí una descripción de estas plantas, solo decir que las amapolas son papaveráceas), de hojas dentadas y abrazadoras, con flores de largo pedúnculo (pezón o rabillo de la hoja de la flor o del fruto) y fruto en forma de cápsula, casi esférico, procedente de Asia, que produce látex (jugo de los vegetales que circula por los vasos de los mismos), del que se extrae el opio (el fruto de esta planta se llama también adormidera).

María González, sigue haciendo a continuación diversas consideraciones, pero que no son relevantes exponer aquí, aunque sí, ciertamente, y para cerrar el tema, reproducir lo siguiente del mismo médico-cirujano):

*Las enfermedades tetánicas vienen por lo comun acompañadas de impedimento en la deglucion: por esta causa es necesario apresurarse, y no perder ocasion de administrar el opio miéntras el enfermo traga en libertad, pues en quanto [cuanto] se dificulta la deglucion no hay esperanza de que pase ningun medicamento por la boca.*

*En estos casos desesperados aconseja Cullen [Doctor William Cullen] que se introduzca el opio en lavativas, en dosis repetida y frecuentes [frecuentes], lo que asegura [Cullen] no se [es que no se] ha practicado hasta el dia [hasta el día de hoy]. (Página 306).*

En las afecciones tetánicas se llegaron a recetar otra serie de productos, tales como, por ejemplo, extracto de tebayco,<sup>401</sup> el almizcle<sup>402</sup> y el alcanfor<sup>403</sup> unido al opio (administrada esta combinación por vía oral), que igualmente, los resultados que aportaron fueron nulos: los marineros no experimentaron mejoría alguna, aunque en algunos casos y al principio del tratamiento sí notaron ligeras ventajas.

Curiosamente, el Doctor Lind<sup>404</sup> dice textualmente: *La aplicacion del opio con alcanfor á las plantas de los pies suspendiéron inmediatamente los espasmos, que volviéron con toda su fuerza luego [después] que se quitó este tópico, cuya observacion se repitió varias veces con igual suceso [intensidad].*

Evidentemente, lo expuesto por el médico-cirujano Don Pedro María González es una minuciosa e instructiva descripción de un problema de Pasmo (o de tétano, como aquí queramos llamarlo); pero es además un relato emocionante y patético hecho por un hombre, por un médico-cirujano-catedrático gaditano, perteneciente a la Marina

---

<sup>401</sup> Extracto tebaico: es un extracto acuoso del opio.

<sup>402</sup> Almizcle: substancia aromática que se extrae de la bolsa que el almizclero tiene en el vientre; el almizcle se usa en medicina y en perfumería. El almizclero es un mamífero artiodáctilo (dícese de los animales que tienen los dedos en número par), sin cuernos, parecido al corzo y originario de Asia; los machos tienen una bolsa en el vientre en la que segrega almizcle.

<sup>403</sup> Alcanfor. Substancia blanca y transparente y muy olorosa que se obtiene de varias plantas lauráceas (parecidas al laurel), pero principalmente del alcanforero. Se usa en medicina.

<sup>404</sup> LIND, JAMES. *Essai sur les maladies des Europ. dans les pais chauds* (título literal)--(Ensayo sobre las enfermedades de los europeos en los países calurosos) – (Tomo 2º / página 68). James Lind (1716-1794) fue un médico escocés de la Armada Británica (Royal Navy), descubridor de la forma de curar el escorbuto.

española, además de otros cargos, que vivió en primera persona lo que en su época fue, repetimos, una muy grave dolencia para el ser humano en general y en particular para la marinería, reiteramos, sin exclusión de piratas y de corsarios.

El Doctor Don Pedro María González terminaba diciendo que los remedios externos para solucionar el tétano eran totalmente inútiles, incluidos los baños templados, que hasta podían ser perjudiciales, aunque sí eran efectivos en otra clase de convulsiones. Con los baños fríos explicaba que los ingleses los utilizaban en la India, en las afecciones tetánicas, con ciertas ventajas. El procedimiento inglés consistía en meter al enfermo en el mar, ríos o en recipientes con agua fría, y en caso de imposibilidad de hacerlo de estas formas, pues echándole agua fría por encima de todo su cuerpo al paciente con Pasma. Después, bien secado, lo metían en la cama, y a esperar, administrándole, eso sí, y por añadidura, unas buenas dosis de opio. Después, continúa escribiendo el dicho doctor, diciendo que las fricciones mercuriales<sup>405</sup> *...se han empleado con mucho beneficio, no solo en la América é India, sino tambien en la Europa...* Y así, más o menos, los relatos de Don Pedro María González hasta el final de su obra referentes a lo por él llamado Pasma.

## **5) Elementos técnicos fundamentales**

### **a) Torres Vigía**

Como sabemos la zona de la costa del Levante español vivían muchos moriscos y que en bastantes ocasiones diversos de ellos eran de alguna manera los responsables de las depredaciones turco-berberiscas. Estos moriscos costeros fueron obligados a trasladarse a otros lugares del interior, lugares de montaña, en donde se unieron a otros, tales que ellos, que allí habitaban desde tiempo atrás, generalmente en huertas aisladas, cortijadas, alquerías, aldeas y pueblos que ellos mismos habían levantado en su momento, en épocas pretéritas. Vamos a citar, por orden alfabético, algunos de estos lugares serranos (hoy pueblos todos ellos), típicamente de moriscos, pertenecientes a la provincia de Alicante (podríamos citar muchos más): Alcolecha, Benasau, Benifallim, Benilloba, Castell de Castells, Gorga, Lorcha, Penáguila, Relleu, Sella...

---

<sup>405</sup> En este caso se refiere a una planta euforbiácea de flores verdosas, cuyo zumo se ha utilizado como purgante y, asimismo, para aplicar fricciones corporales. Euforbiácea: plantas, hierbas, arbustos o árboles, muchas/os de ellas/os venenosas/os y con jugos lechosos, etc.

Las torres levantadas en la costa, o cerca de ella, las llamadas Torres Vigía (hemos querido “mayuscularizar” el término para singularizar este tipo de edificios, que aunque humildes en su trazado no lo fueron en cuanto a la función que tenían asignada), fueron levantadas para prevenir, y evitar en lo posible, los ataques de piratas a las personas y bienes de quienes habitaban junto a la costa o en sus inmediaciones. Tales torres costeras son una serie de edificios de carácter militar que fueron construidos a lo largo de todo el siglo XVI (hay excepciones que son más antiguas), con prioridad en las regiones de Alicante, Almería, Málaga y Murcia, para establecer una más o menos efectiva defensa de la orilla del mar y del territorio y habitación próximos, de los corso-piratas turcos y de Berbería, algo que venía siendo habitual desde que en el año 1516 los primeros de estos dos grupos se hubiesen establecido en Argel.

Hubo otras torres que se construyeron para vigilar nacimientos de agua dulce, fuentes y ríos, y así evitar que los piratas hiciesen aguada en ellos.

Número de torres vigía que fueron construidas en algunas provincias españolas (citamos por orden alfabético): Alicante 20 / Almería 8 / Cádiz 33 / Granada 5 / Málaga 24 / Murcia 12 / En las Islas Baleares: 12, entre Formentera, Ibiza y Menorca, más otras 4, circulares, pero ya fuera de la época aquí referenciada, dado que fueron construidas en Formentera en el siglo XVIII. (No obstante, 16 en total). En las Islas Canarias: provincia de Las Palmas, entre torres y castillos, total 10 / provincia de Santa Cruz de Tenerife, entre torres y castillos, 14 total / En Gibraltar 3 torres.

Visto el considerable número de torres de vigilancia construidas en un no muy extenso territorio junto a la costa (no muy extenso con relación al número de construcciones) es obvio que consideremos al corso-piratería turco-berberisca del Mediterráneo como un muy grave problema que había que atajar de alguna manera, y una de estas fue el levantamiento de torres de vigilancia.

De la relación de torres vigía mencionadas por provincias vamos a describir, por su relevancia y significación, cuatro de ellas, dos de silueta redonda y otra de líneas cuadradas, construidas en El Campello y en Villajoyosa, respectivamente, y otra más en el término municipal, asimismo de Villajoyosa, de planta circular y de nombre *Torre del Xarco* (Charco), todas en la provincia de Alicante.



*El Campello*. Planta redonda (truncocónica). Su nombre es *Torre Vigía de La Illeta* (Isleta). También tiene los nombres de *Torre Saleta* o *Torre de la Isleta de la Huerta*. Ubicada en el mismo puerto marítimo. Construida, con piedra sillarejo y elevada desde el suelo sobre tres hileras de sillares; aproximadamente a un tercio de su altura tiene un resalte tipo cenefa y está coronada por ménsulas. Tiene 6 metros de diámetro en su base y 5 en su parte más elevada (cono truncado). De las torres vigía levantadas en la costa alicantina es la de mayor volumen. La puerta de entrada, mirando hacia levante, la tiene a casi media altura, para hacer menos posible su acceso, dado el motivo para el que fue edificada (actualmente y delante de la puerta tiene una escalera metálica facilitando a las visitas su acceso a ella). El interior está macizado hasta la parte baja de dicha puerta y desde este espacio macizo se sube hasta la terraza mediante una escalera interior. Actualmente la torre es usada como sala de exposiciones. En sus mejores tiempos estuvo defendida por cuatro hombres, dos de a caballo y dos de a pie, y por un cañón manejado por otros cuatro individuos. Construida entre los años 1554 y 1557 por orden directa del Virrey de Valencia, Duque de Maqueda, Don Bernardino de Cárdenas. Este tal Virrey levantó todo un complejo sistema de torres vigía en la región de su jurisdicción y a todas ellas les asignó cuatro hombres para su mantenimiento, dos de a pie y dos de a caballo. Esta torre, como todas las torres vigía, se construyó, como dijimos, para desde ella avistar de la presencia de los intrusos piratas berberiscos y prevenir a la población de la llegada de los asaltantes para desvalijar y capturar a los honrados vecinos, que luego venderían como esclavos. Es el emblema representativo de El Campello y lugar desde donde comienzan las fiestas, allá por octubre de cada año, de moros y cristianos del municipio. Está perfectamente conservada puesto que fue restaurada en los últimos años del siglo XX (año 1991). Está declarada como Bien de Interés Cultural (BIC). Al pie de esta torre, el día 12 de octubre de 1987, en los actos de desembarco de los moros en las festividades de moros y cristianos, por simpatía explotó un arcón que contenía pólvora, matando y mutilando a varios festeros de la comarca, casi todos ellos del vecino pueblo de Mutxamel (Muchamiel). Seguramente el acto más trágico de cuantos ocurrieron en la historia de El Campello de todos los tiempos. Hoy, la *Torre Vigía de la Illeta*, o *Torre Saleta*, o *Torre de la Isleta de la Huerta*, es una de las más bellas edificaciones costeras de todo el Mediterráneo, que bien merece la pena visitarla y conocerla.

*El Campello*. Planta redonda (cuerpo cilíndrico). Cuyo nombre es *Torre del Barranc d'Aigües* (Torre del Barranco de Aguas [Aguas de Bussot] o *Torre de la Lloma de Reixes* (Torre de la Loma de Rejas). Situada al noroeste de El Campello, en el conocido como Cerro de Rejas, sobre un talud que forma un brusco acantilado hacia el mar. Construida sobre roca a base de mampostería aparejada. Levantada sobre un suelo de roca. Tenía y/o tiene cúpula circular y se puede, o podía, subir a la terraza. La puerta, prácticamente destruida, está orientada hacia el este. En otros tiempos los muros de la torre estuvieron resguardados con tejas para evitar su derrumbe. Desde distintas posiciones se ve allá arriba, como colgada en la cumbre de dicho cerro. Por su ubicación concreta desde la torre se divisa un extenso panorama. Una de las más claras visiones de la torre es viniendo desde Benidorm, ya pasado el túnel, por la carretera N-332, a unos cinco kilómetros del núcleo urbano de El Campello. Su estado de conservación es aceptable, aunque su parte superior está derruida; podría restaurarse sin excesivo costo. Últimamente (cuando nuestra ya lejana visita) se podía ascender sin problemas a la terraza dicha en donde se ubica la mencionada cúpula circular (desconocemos su actual estado arquitectónico). Absolutamente descuidada contribuyendo así a su autodestrucción y sin que alguien lo impida, con impertinentes y sucias pintadas sin sentido alguno.

*Torre vigía del Aguiló* (Villajoyosa), siglo XVI, construida entre los años 1525 y 1550. Reinado de Felipe II. Es, puede decirse, una torre de tipo renacentista. Es una de las tres torres de planta cuadrada que existen en la provincia de Alicante, siendo las otras dos la *Torre de Tamarit* y la *Torre de Pinet*, ambas en el término de Santa Pola, y la única de éstas que se conserva en buen estado arquitectónico. Hemos de decir que la mayoría de las torres vigía son de planta circular, que vinieron a reemplazar a las de planta cuadrada, allá por mediados del siglo XVI. En la *Torre vigía del Aguiló* se empleó para su construcción el sillarejo<sup>406</sup> en las esquinas y también en el hueco de la puerta de acceso al lugar en donde estaban situados los vigilantes. Esta torre tuvo su aljibe. En ella se han localizado pinturas de barcos antiguos. En el siglo XIX fue ocupada por agentes del Cuerpo de Carabineros, que construyeron una habitación cerrada en la terraza y una puerta en la pared del lado sur de la cámara, para poder tener acceso con más facilidad y controlar mejor su entorno. Tiene talud (inclinación de sus

---

<sup>406</sup> El sillar es una piedra labrada por cualquiera de sus caras, generalmente en forma de paralelepípedo y que forma parte de las construcciones de fábrica. El sillarejo es un sillar de menor tamaño.

muros), y una altura de 8 metros, actualmente, porque falta la parte de arriba, y 4 metros de lado. Su base es maciza, hasta una distancia hacia arriba de 3 metros, en donde está colocada su puerta de acceso (por los mismos motivos que la primera de las dos torres mencionadas de El Campello). En lo alto tiene un matacán<sup>407</sup> del que solamente quedan dos ménsulas.<sup>408</sup> Termina en bóveda circular y es un tipo de torre de defensa antipirática de las más antiguas construidas. Está restaurada y tiene un gran valor histórico. Declarada Bien de Interés Cultural (BIC).

La cuarta torre vigía que vamos a describir es la *Torre del Xarco* (Charco), de Villajoyosa (Alicante). De planta circular y base troncocónica, situada en un sobresaliente rocoso a 31 metros de altura sobre el nivel del mar, muy próxima a la localidad de Villajoyosa, y cercana, pues, a la ciudad de Alicante. Le falta la parte superior pero se conserva en buen estado. Con 7 metros de diámetro y 12 de altura respecto a su base. La entrada está colocada a unos 5 metros de altura a partir del suelo circundante (lo mismo que lo dicho de dos torres anteriores y por los mismos motivos). El hueco de la puerta de entrada está hecho con un arco de medio punto y de muy buena sillería, sobre el que hay un matacán triangulado para su protección. Al mismo nivel de la puerta de entrada hay tres troneras orientadas a tres de los puntos cardinales, norte, este y sur, direcciones principales de observación, y sobre estas troneras sendas arpilleras<sup>409</sup> que permitían la defensa de la torre desde dentro de ella. Interiormente la base es maciza, habiendo un pequeño aljibe. Únicamente existe una habitación al nivel de la puerta de acceso y por encima de ella la terraza plana. Construida con mampostería. Esta mampostería está realizada de forma irregular y a determinados espacios hay colocadas hiladas, también de mampostería, dispuestas en sentido horizontal para ir regulando y equilibrando el conjunto de la obra. El acabado es un enlucido que en sus años mejores debió cubrir toda la torre. El punto de situación de la *Torre del Xarco* es de auténtico privilegio en cuanto a las vistas desde ella dominadas,

---

<sup>407</sup> Matacán. Obra sólida que se coloca en la parte alta de una muralla, de una torre o de cualquier otra fortificación y que sobresale de ésta por su parte exterior, que se utiliza durante un asedio o asalto, como lugar seguro desde donde sus defensores pueden mirar y responder atacando al enemigo. Consiste en una plataforma con agujeros a través de los cuales los defensores sitiados arrojan piedras, materiales ardientes (principalmente líquidos) y otra clase de proyectiles, sobre el enemigo que les acosa desde debajo de ellos.

<sup>408</sup> Ménsula. Cualquier elemento estructural colocado en voladizo. Es decir, elemento arquitectónico que sobresale de un plano vertical y que sirve para sostener alguna cosa, como, verbigracia, el alero de un tejado, una cornisa, un matacán, etc.

<sup>409</sup> Arpilleras, también denominadas arqueras, saeteras, troneras o ballestas. Son unas aberturas estrechas, profundas y verticales, abiertas en algunos muros o murallas, en castillos, e incluso en algunas almenas, y que sirven como defensa, para por ellas disparar flechas con arcos o con ballestas.

puesto que hacia el sur, en días luminosos, puede verse el Cabo de Santa Pola (unos 30 kilómetros en línea recta), con una sucesión de visión de otras torres similares intermedias, incluido el Castillo de Santa Bárbara, de Alicante. Hacia el norte se divisa hasta Benidorm y otros lugares intermedios, incluyendo, claro está, por cercanías, la propia población de Villajoyosa.

Los cuatro hombres (generalmente cuatro) que custodiaban las torres vigía, cuando divisaban algún barco pirata, los dos de a caballo partían rápidamente a avisar a las autoridades cercanas del inminente peligro que se aproximaba, en tanto en cuanto que los otros dos permanecían en la torre, haciendo señales con huno si era de día, o con fuego, si era de noche, alertando así a las demás torres de la llegada de los piratas.

Hay otras torres, no costeras, que tenían la misión de recibir señales de las situadas junto al mar para avisar a los vecinos de sus respectivas zonas de la presencia de piratas en la costa, que en muchas ocasiones llevaban sus depredaciones hacia el interior, no solo robando, sino capturando personas para luego venderlas como esclavos. Algunas de estas torres también se utilizaban como vivienda y defensa.

Una de estas torres es la conocida como *Torre de Aigües*, ubicada en el centro del pueblo alicantino de Aguas de Bussot (es otra torre BIC / Bien de Interés Cultural desde el año 1986). Los avisos de moros en la costa le llegaban directamente desde la antes mentada *Torre del Barranc de Aigües / Torre de la Lloma de Reixes*, (esta, ya dicho, en el término de El Campello). Colocada (la de *Aigües*) en lo alto de un cerrillo; alrededor de la misma se construyeron casas, dando lugar a lo que hoy se llama Barrio de la Torre. Construida a finales del siglo XIV, como un torreón de defensa, por lo que suponemos que no fue levantada con vistas a posibles ataques de piratas llegados por vía marítima (aunque en tiempos posteriores tuviese ese cometido), dado que las torres edificadas con esta finalidad son todas de aquel siglo. De planta rectangular ejecutada en mampostería, con sillería encadenada en las esquinas. Tiene elementos decorativos restos de fundición de hierro que están incrustados en la argamasa con la que se colocaban y tapaban los mampuestos.<sup>410</sup>

Los corsarios berberiscos que atacaban las costas mediterráneas y sus cercanías, y en algunos casos también las torres vigía, estaban muy bien organizados, tanto que

---

<sup>410</sup> Mampuesto. Piedra sin labrar que se puede colocar con las manos en las obras de construcción.

podríamos hablar de un pequeño Estado, o de una pequeña nación cuya dedicación era únicamente el corsarismo-piratería. Así lo explica Philip Gosse<sup>411</sup> y Jurien de la Gravière<sup>412</sup> en sus obras *Historia de la piratería* y *Corsarios y berberiscos*, respectivamente.

Pero recurramos otra vez al tratadista holandés Cornelio Bynkershoek. Amplía muy mucho el tiempo que le dedica a la piratería de los berberiscos mediterráneos del norte de África (y de Salé, en el Atlántico) adoptando unos criterios totalmente diferentes a los del resto de autores, o a la mayoría de ellos. Escribe Cornelio: *No estoy conforme con Gentilis, y otros, que clasifican como a piratas los llamados pueblos de bárbaros del África, y que las capturas hechas por ellos no producen cambio en la propiedad* (recuérdese lo ya hablado sobre la propiedad de las presas). *Los pueblos de Ángel, Trípoli, Túnez y Salé*<sup>413</sup> *no son piratas, sino más bien Estados organizados con territorio determinado en que hay un Gobierno establecido y con el cual, como con otras naciones, estamos ya en paz ya en guerra. De aquí que parecen tener derechos de Estados independientes. Los Estados Generales, así como otras naciones, han hecho frecuentemente tratados con ellas, y puedo referirme a nuestros tratados (Holanda) de 30 de abril de 1679 y 1 de mayo de 1680, como ejemplos.* (sic).

## b) Corsarios de Altea

Hablando de aspectos concretos de la actividad corsaria, y, en relación con el Levante español, nos podemos preguntar: ¿Hubo corsarios estrictamente alicantinos? Claro que los hubo. Veamos, si no, un ejemplo demostrativo, el de corsarios de Altea, de la provincia de Alicante.

En la portada de la suma total de documentos referentes a este asunto quedó plasmado el texto siguiente en dos columnas: izquierda / Nº 4 (se refiere a la carpeta con

---

<sup>411</sup> Al hablar del pirata gallego Benito de Soto y Aboal hemos dado a pie de página unos breves datos de Philip Gosse. Aquí ahora ampliamos información diciendo que fue británico (1879-1959), nieto del escritor y naturalista Philip Henry Gosse e hijo del también escritor Sir Edmund Gosse. Fue uno de los más afamados escritores del siglo XX sobre piratería. Riguroso y muy bien informado y con un notable sentido del humor y muy ameno en todos sus libros. Su obra *Historia de la piratería* (4 vol.) es una de las más completas sobre el tema de cuantas se han escrito.

<sup>412</sup> Jean Pierre Edmond Jurien de la Gravière (1812-1892). Almirante francés, hijo de Almirante y escritor-historiador. Escribió varias obras sobre la Marina. El año 1887 se editó una de ellas con el título de *Corsarios y berberiscos*. Fue Par de Francia. En 1861 había sido nombrado miembro de la Academia Francesa de la Historia.

<sup>413</sup> Salé. Ciudad de Marruecos en su costa atlántica, que fue República entre los años 1626 y 1668, separada de Rabat por la desembocadura del río Bu Regreg.

este dígito numerada referente al corso de Altea, puesto que hay otros *dossiers*, numerados con otros guarismos, independientes a este tema, verbigracia, transportes militares desde el puerto de Barcelona hasta el Departamento marítimo de Cartagena. // Contrata de la *Cofradía de Pescadores Apostol San Pedro* de la Villa de Altea obligándose a poner en corso contra moros y demás enemigos de la Corona por tiempo de diez años una galeota “*con nombre fragata*” (creemos que quiere decir del tipo fragata), de catorce remos por banda, es decir, a estribor y a babor, a cargo de la Real Hacienda la mitad de los dineros a pagar a la tripulación y la otra mitad por la *Cofradía de Pescadores Apostol San Pedro*, de Altea, según se especifica en el Capítulo 7 de la misma Contrata, otorgada data 16 de febrero del a 1738 /// derecha / Año 1738 / *Nota* Habla de una carta del Capitán General del Ejército y Reino de Valencia, Marqués de Calyus,<sup>414</sup> de fecha 10 de marzo de 1739, en la que hace constar la orden del Infante Almirante, datada el día 7 del mismo mes, por la que cesaba como corsaria la galeota de la Cofradía de Pescadores de Altea y quedaban nulos los acuerdos tomados para que navegase en corso, *por no haberse convenido* [por no haber estado de acuerdo] *la Cofradía de san Pedro a mejorar su Armamento* // *Otra* Explica “*Que segun resulta del Ajustamento* [ajuste] *formado por esta Contaduría en 10 de Julio de 1739 que acompaña con otros documentos à esta Contrata, era acreedora y alcanzaba la Cofradia de San Pedro de Altea à la [a la] Real Hacienda en 276537 reales y 24 maravedies de vellón a cuya cuenta se libraron en 14 de dicho Julio de 1739 siete mil setecientos quarenta y ocho reales y tres marabedises de vellon.*

En una segunda hoja está escrita una relación de los temas que sobre el caso contiene la carpeta del mismo.

Dentro del conjunto de documentos que hacen referencia a este armamento en corso alteano hay uno dirigido por la *Cofradía de Pescadores Apostol San Pedro*, de Altea, al Infante Almirante,<sup>415</sup> con el texto literal siguiente:

---

<sup>414</sup> Claudio Abraham de Tuvieres de Grimoard de Pestel (1672-1759). Capitán General (1737-1759) del Reino de Valencia. Grande de España al otorgarle el título de Duque de Calyus (1740). Caballero del Toisón de Oro.

<sup>415</sup> Sin indicaciones previas y por medio de una Real Cédula de fecha 14 de marzo de 1737 el rey Felipe V restauraba en España (había sido cancelada con anterioridad) la Institución del Almirantazgo de Marina, en la persona de su hijo el Infante Don Felipe, que lo fue entre los años 1737 y 1748. Durante estos años en que Don Felipe ostentó el título de Infante Almirante estuvieron en vigor las *Ordenanzas de Corso* siguientes: Adición del año 1739 a la de 1718 y la del año 1739. Visto en el capítulo *Ordenanzas de Corso*.

“*Excmo. Señor.*

*La Cofradía del Glorioso Apostol San Pedro de la Villa de Altea deseando manifestar su zelo [celo] en servicio de S. M. y del bien Comun de estos Reynos, se ofrece aponer [a poner] en corso contra Moros y demás Enemigos de esta Monarquía, por tiempo de 10 años, una Fragata de 14 remos por vanda (estribor y babor), tripulada de [por] 80 hombres ynclusos [incluidos] en este numero [el] Capitan, Theniente [Teniente], Piloto, y quatro [cuatro] Muchachos Pajes,<sup>416</sup> [y] toda [la] jente [gente] de Mar, y de Rezivo [recibo / de acuerdo] con las condiciones siguientes... etc.”*

En el margen izquierdo de la hoja del texto anterior puede leerse: *El Señor Infante Almirante General usando de la facultad que el Rey letiene [le tiene] concedida aprueba este Armamento [armamento en corso].*

Con fecha 16 de febrero del año 1738 la entonces llamada (y también ahora) *Cofradía de Pescadores Apostol San Pedro*, alteana, firmó un contrato (la Contrata antes mencionada) por medio del cual (como hemos dicho) se obligaba a armar en corso una galeota para actuar en contra de moros y de cualesquiera otros enemigos de la Corona de España. Tal y como hemos señalado, la Cofradía se comprometía con su firma a mantener esta embarcación por un periodo de tiempo de diez años, equipada con 14 remos por banda (estribor y babor). La mitad de los gastos del importe total de la tripulación correrían a cargo de la Real Hacienda, según se especificaba en el Capítulo 7 de la contrata firmada en fecha *ut supra*.

Parte de este Capítulo dice textualmente: *Que S. M. (Su Majestad) ha de pagar (Felipe V) la mitad de la gente que tripulare y montare dicha fragata, exclusivos (excluidos) los quatro) muchachos, pues estos y la otra mitad de su tripulación ha de ser su paga (pagada por) de cuenta de la Cofadría [Cofradía].* Añadiendo, entre otras cosas, que cada hombre de la embarcación, “*desde el capitán hasta el último marinero* debía cobrar su paga mensualmente, con cargo a la Corona, según lo estipulado, a razón de quince escudos, siempre que el número de individuos no excediera de setenta y seis, sin incluir los pajes (se refiere a los *muchachos* dichos)--(los 4 *muchachos-pajes* y los 76 individuos suman los 80 hombres mentados en el texto-ofrecimiento para armar en corso que hace la Cofradía alteana).

---

<sup>416</sup> Muchachos / pajes. En la Marina, jóvenes de corta edad cuya misión era limpiar el barco y ayudar a la tripulación del mismo en diversas tareas.

Esta Contrata entre la *Cofradía de Pesacadores Apostol San Pedro*, de Altea, y la Corona española, tiene trece Capítulos, o Puntos, de los que vamos a comentar algunas cosas.

Capítulo o Punto 1: La nave fletada estaba obligada a ejercer el corso en cualquier tiempo del año, recorriendo mensualmente toda la costa del Reino de Valencia, con especial atención siempre que se tuviesen noticias de la cercana presencia de moros, o en el caso de que lo ordenasen los Gobernadores o Justicias de dicha costa u otros mandamases superiores.

Capítulo 2: Para pertrechar y poner en funcionamiento en corso la fragata en cuestión el rey había de darles a los armadores *dos cañones del calibre de â quatro* [cuatro], *diez pedreros*,<sup>417</sup> *sesenta fusiles con otras tantas bayonetas, cinquenta* [cincuenta] *pares de pistolas, sesenta sables, y...etc.* Se detalla que cuando concluya el tiempo de corso acordado la Cofradía estará obligada *â êntregar en las mismas Plazas ô Almazènes* [almacenes] *que las huviere recibido, y pagará êl detrimento, y menoscavo que huvieren padezido.* Se refiere a la devolución de las armas recibidas del rey en buenas condiciones, pagando el posible deterioro de las mismas por el uso // “...y *asimismo doze* [doce] *pares de grillos*,<sup>418</sup> *y maniotas*<sup>419</sup> *ôtras tantas, para âsegurar* [a] *los Moros que se âpresaren, bajo la misma obligación de su entrega* [devolución].

Capítulo 3: S. M. (Su Majestad) también estaba obligada por la Contrata firmada a proporcionar a la Cofradía para su uso *los Cavos* [cabos / cuerdas] *de Cañamo* [cañamo] *que nezesitare* [necesitase] *dicha fragata para su seguridad.* Igualmente con la obligación de devolución una vez terminada la campaña corsaria, pagando la cantidad que se determinase por el deterioro sufrido por su uso. Una nota en el margen izquierdo de este Punto indica que en el caso de no poder encontrar estos cabos en Valencia se dará orden para conseguirlos en los almacenes de Cartagena.

---

<sup>417</sup> Antigua pieza de artillería que disparaba piedras redondas.

<sup>418</sup> Conjunto de dos grilletes que se colocan en los pies de los presos para evitar su huida. Un grillete es un aro de hierro, con un perno, que por medio de una cadena de hierro cogida a aquél por una punta y por la otra a cualquier sitio, deja prisionero sin posibilidad de escape a quien se le colocan los grillos. El perno es una pieza metálica, cilíndrica, con cabeza en un extremo y que por el otro se asegura con claveta, tuerca o remache.

<sup>419</sup> Cuerda o cadena con la que se atan las bestias, así como también para sujetar las patas delanteras de los cerdos sobre la mesa en la que van a ser sacrificados por los matachines en épocas de matanzas; en este caso las manos de los moros para que no escapasen una vez hechos prisioneros.



Capítulo 4: Indicando como también el rey había de darles pólvora, balas y *cuerdas-mecha*, tanto de todo esto como se necesitasen, a los mareantes corsarios de la fragata de la *Cofradía de Pescadores Apostol San Pedro*. Estos artículos saldrían *de los Almacenes de S. M. pagandolo todo por él coste y Costa que tubieren los êxpresados jeneros â la Real Haciênda*.

Capítulo 5: La reposición de armas era por cuenta de la Cofradía y las que se perdiesen a causa de naufragar la fragata, debido a borrascas, temporales u otros accidentes, o porque la nave fuese capturada por enemigos, la Cofradía no era responsable de cuanto en la fragata se perdiese y que hubiera sido entregado por S. M.

Capítulo 6: La Cofradía sí estaba obligada a hacer el corso de acuerdo con las *Ordenanzas de Corso* vigentes en el tiempo acordado para hacerlo. Aquí se repite lo de que *no harán daño âlguño â Vasallos de êsta Corona, ni â los Amigos y Confederados de êlla*.

Capítulo 7: Ya comentado al principio de este espacio Corsarios de Altea.

Capítulo 8: Habla brevemente de la gente que se presentase para navegar en corso en la fragata de la Cofradía y de sueldos y pagamentos.

Capítulo 9: *La Cofradía se ôbliga â dar â S. M. de todas las presas que dicha Fragata hiciere el quinto por entero, y si fueren de Moros [,] êl Arraez, [el] Sotarraez,<sup>420</sup> y [el] Piloto, y de los demàs Moros que la [le] pertenezcan, si para las Galeras de S. M. nezesitare [para] la Cruzada [,] se los dará âl Prezio que âcostumbra pagarlos.*

Interesante este Punto 9 del contrato. El eterno problema cristiano-moro, o viceversa.

Capítulo 10: Deja muy claro que la venta de los dichos moros, *ô de otros qualesquiera géneros, ô êfectos que se âpresaren, y pertenezieren [pertenecieron] â la cofadria [cofradía], ha de ser franca, y libre de todos [los] tributos, derechos, Impuestos, y Aduanas que pertenezcan directe, ô yndirecte [directa o indirectamente] â*

---

<sup>420</sup> En un barco morisco el que sigue en el mando al Arráez..

*S. M. ô â particulares por Conzesiones Reales ô por ôtros qualesquiera motivo [motivos].”*

Capítulo 11: Habla de las formas de evitar fraudes a la Hacienda Pública con las posibles extracciones de diversos artículos y/o mercancías al embarcar o desembarcar lo estrictamente necesario y autorizado para su consumo o uso en la embarcación corsaria. Si así ocurriese, a los Ministros (Directores) de Aduanas o de otras Rentas (*¿?*), o a los Justicias (Tribunal o Persona que ejerce justicia) se les daba poder para inspeccionar la nave antes de hacerse a la mar o al regresar de ella, y siempre que esto ocurriera en cualquier puerto o playa. Estos mencionados individuos estaban obligados a denunciar el fraude, si lo había, para proceder al castigo correspondiente *de iure*.

En el margen izquierdo de este Capítulo 11 está la siguiente anotación: *Aprovado quedando la Cofradia ôbligada â [la] Resposicion [reposición] de [los] fraudes que cometiere êl Capitan y [la] tripulacion como nominadora de êstos yndividuos contra quienes les quedará dinero reservado.*

Capítulo 12: Comenta que si en los barcos apresados no se hallasen libros de cuentas ni otros documentos, ni pólizas que justificaran la carga transportada, los administradores de rentas generales, o los Ministros de Justicia que hubiere en el lugar a donde la fragata arribase, registrarían la misma y se harían cargo de todo su porte, de todo lo apresado, y si después de ejecutado el registro y tomadas declaraciones correspondientes se comprobase que existía fraude, se castigaría a los culpables conforme correspondiese al delito.

Capítulo 13 y último: A la Cofradía le correspondía el nombramiento de todos los Cabos, Piloto y Contramaestre, así como elegir los individuos que hubieren de tripular la fragata corsaria. A todos ellos, la *Cofradía de Pescadores Apostol San Pedro* los podía cambiar o despedir, con causa o sin ella, y colocar en su puesto a quien mejor le pareciese.

La Contrata tiene una indicación final, que *se sirva Quenta âl señor Infante Almirante General para su âprovación*

Y una Nota añadida: *Que por esta Orden del Real Almirantazgo su fecha en Madrid a 22 de Marzo de 1738. se aprovò enteramente la condizion [lo dicho] del*

*Capitulo 7º. sobre que aya deser [de ser] de quenta [cuenta] dela [de la] Real Hacienda pagar la mitad de la Tripulazion [tripulación] enla [en la] conformidad que enel [en el] se Capitula ysepide [y se pide] por la Cofadria [Cofradía].*

El *dossier* sobre este concreto armamento en corso de Altea es extremadamente amplio, entre otras razones porque es reiterativo con frecuencia y porque con distinto tipo de letra repite textualmente muchas cosas. La relación de tripulantes, desde marineros a Oficiales, y otros, es larga y detallada, con características físicas de todos ellos, etcétera. Leídos todos los documentos las referencias a *Ordenanzas de Corso* (que después veremos) prácticamente no existen. Lógicamente no es este un trabajo específico sobre los corsarios de la *Cofradía de Pescadores Apostol San Pedro*, de Altea, por lo que con lo expuesto creemos que es suficiente para tener una clara idea de los mismos. Los documentos que forman la carpeta al respecto son totalmente inéditos, no salieron a la luz en ningún momento desde que fueron escritos. Localizables en el Archivo Militar de la Marina del Arsenal de Cartagena (Murcia).<sup>421</sup>

### **c) Embarcaciones utilizadas por piratas y corsarios**

Los barcos piratas debían de ser veloces, bien artillados y de quilla baja, para no tener dificultades cuando navegaban muy cerca de la costa en sus depredaciones a localidades cercanas al mar. Y sus tripulaciones superaban en número en muchas ocasiones a las de los barcos mercantes, lo que suponía con frecuencia que una nave pirata fuese abarrotada de tripulantes, no siendo mucho el espacio que restaba para colocar el botín o botines conseguidos.

Unos y otros, piratas y corsarios, hicieron uso de distinto tipo de embarcaciones, que citamos por orden alfabéticos:

#### Balandra

Embarcación pequeña y de un solo palo. Ya siglo XIX.

#### Balandro

De dos o tres mástiles y una tripulación de hasta 75 hombres, con una artillería de hasta 14 cañones. Velero muy ligero y rápido, muy apreciado por piratas y corsarios.

---

<sup>421</sup> Signatura: M-III-A / L-1.

### Bergantín

Nave más bien pequeña. Ligera, de dos palos. También se le conocía con el nombre de cuarto de galera. Entre 13'5 y 24 metros de eslora y de manga no superior a 4 metros; calado,<sup>422</sup> en todo caso, no de más de 0'80 centímetros. Los bancos para los remeros eran corridos y éstos se sentaban tanto en la banda de babor como en la banda de estribor, en la parte de la popa, que, generalmente, no disponía nada más que de un leve toldo y una no grande plataforma. Su dotación era toda de voluntarios y no en todos los bergantines era la misma, puesto que sus componentes, según los casos, oscilaban entre treinta y sesenta individuos, pero podían llevar incluso hasta cien, que se repartían el trabajo: manejaban la nave, luchaban en caso de necesidad y remaban cuando era preciso. Eran pocas las ocasiones en que estos entre treinta y sesenta, o hasta los cien hombres mencionados, eran reforzados con personal armado de arcabuces y/o de mosquetes. Era uno de los veleros más grandes usados habitualmente por los piratas. Artillado hasta con 12 cañones podía ir equipado un bergantín. Desplazaba un máximo, más o menos, de 150 toneladas. Podía navegar en diversas condiciones y se utilizaba con frecuencia en largas travesías. Era más un barco pirata que corsario.

### Bricbarca

Velero pequeño y rápido. Normalmente era de tres palos. Su diseño se salía de lo habitual, por su mayor manga. Hasta 90 hombres podía llevar. Armamento, habitualmente 12 cañones. Era un barco de fácil navegación entre islas.

### Cangrejero

Barco de tres mástiles. Entre las naves más grandes, más lentas que las veloces goletas y que los balandros, pero podían transportar más hombres y más cañones. Normalmente se usaban como barcos de carga y por ello objetivo predilecto de los piratas. No tenemos noticias de que fuere nave utilizada por la piratería dadas sus características, y en caso de hacerlo sería en muy determinadas ocasiones.

### Carabela

Del siglo XV. Muy utilizada en los viajes a América. Embarcación que se desplazaba a vela. Era una nave alta y larga (hasta 30 metros de eslora), estrecha y de aparejo (velamen) redondo o latino que llevaba instalados dos o tres palos (mástiles)

---

<sup>422</sup> Profundida a la que llega la quilla de un buque. La quilla es la pieza de una nave que va desde la popa a la proa y que forma la base de ésta y sostiene toda su armazón.

colocados sobre su única cubierta. Ancha manga y de armamento ligero. Con un solo castillo ubicado en la popa (la nao dos castillos / comentaremos seguidamente). Su ritmo regular de navegación era rápido, de unos casi seis nudos (aproximadamente),<sup>423</sup> es decir, en distancia terrestre, unos 15 kilómetros por hora. La carabela, y debido a sus características, bien pudo afrontar las navegaciones oceánicas. Podía transportar grandes cargas. La carabela fue un invento de los portugueses pero muy utilizada por los españoles en sus singladuras de exploración a lo largo del siglo XV. La carabela fue diseñada en la Escuela de Navegación de Sagres (Portugal), fundada por el Infante lusitano Enrique “El Navegante” a principios del siglo XV. Con este tipo de velas (latinas) el pilotar la carabela obligaba a tener mucha mayor experiencia y destreza, y conocimientos náuticos, que el pilotaje de otras embarcaciones más corrientes de la época (finales de la Edad Media e inicios del Renacimiento), entre las que estaba la carraca y la nao. Pero todas las circunstancias mencionadas suponían una mejor maniobrabilidad de la carabela, fuere cual fuese el viento en intensidad y dirección, aunque sí hay que decir que si los vientos soplaban de popa, el tipo de velas que se utilizaban en las carabelas no permitían aprovechar a los mismos, como sí lo hacían las embarcaciones con velas cuadradas y/o rectangulares. La *Niña* y la *Pinta* tenían unos 20 metros de eslora y 7 metros de manga. Cristóbal Colón viajaba a bordo de la *Santa María*, embarcación de mayor tamaño y que iba como buque insignia. Las dos carabelas tenían un peso oscilante en unas 60 toneladas y 24 hombres a bordo de la *Pinta*, y 26 embarcados en la *Niña*. El propietario de la *Pinta* era Cristóbal Quintero.

Ya hemos visto ligeramente las diferencias entre una carabela y una nao. La carabela llevaba velas latinas (triangulares), aunque, no obstante, algunas carabelas castellanas usaron velas cuadradas; la nao, como su antecesora la carraca, portaba velas cuadradas. La carabela solamente tenía un castillo en la popa y la nao tenía dos, uno en la popa y otro en la proa. Además de las ya dichas, hay una muy importante diferencia entre estas dos embarcaciones: las carabelas tenían un francobordo más bajo que las

---

<sup>423</sup> Cada uno de los nudos de división de la corredera (en la antigüedad, largo cabo / cuerda con una serie de nudos equidistantes que utilizaban para calcular la velocidad de una nave). Un nudo representa 1/120 de la milla marina, que son (la milla) 1.852 metros. Un nudo equivale a 14'6 metros de recorrido de un barco. El nudo es el trayecto de navegación que se mide con cada una de estas separaciones de los nudos de un cabo. Al referirnos a la velocidad que desarrolla una nave hablamos por millas, millas marinas: “*Estamos navegando a X millas por hora*”, pero este cálculo es impropio, aunque corrientemente utilizado.

naos. En las carracas y en las naos el francobordo era más elevado (después explicaremos lo que es el francobordo, borda libre o Disco Plimsoll).

### Carraca

Barco de considerable tonelaje. Con una vela latina y un solo palo de mesana.<sup>424</sup>

### Corbeta

Similar a la fragata pero menos pesada que ésta.

### Falúa (Faluwa)

Pequeña embarcación a vela y remo o de ambas formas a la vez. Muy rápida y debido a ello muy empleada por los piratas argelinos.

### Falucho

Barco costero con una sola vela latina.

## Fragata

Aparece en el siglo XVII. Una de las embarcaciones de mayor tamaño de cuantas surcaban el Caribe. Barco de tres mástiles con castillos en la popa y en la proa. Podía llevar una tripulación de hasta casi 200 hombres y 30 o 40 cañones. No obstante su tamaño, era una embarcación vigorosa y veloz, que maniobraba muy bien, teniendo además un amplio campo de utilizaciones: transporte de mercancías y de viajeros, llevar y traer avisos y notificaciones, etcétera. Sus marineros y debido a las utilizaciones a que era sometida la fragata eran excelentes profesionales en asuntos marineros.<sup>425</sup> Las fragatas se usaron en la invasión de Orán desde Alicante en el año 1732. En la actualidad es un barco que se utiliza para dar escolta a grandes navíos de guerra.

### Fragata ligera

Similar a la Corbeta.

---

<sup>424</sup> Palo de mesana. En los barcos el más cercano a popa. La vela que soporta ese palo se llama vela de mesana.

<sup>425</sup> Para saber más de este tipo de embarcación es muy oportuno leer a RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, AGUSTÍN-RAMÓN y a COELLO LILLO, JUAN LUIS., en *La fragata en la Armada española: 500 años de Historia*. Colección Libros Bazán / IZAR-Construcciones Navales, S. A. Madrid, 2003.

### Fusta

Tenía como máximo quince bancos. Era más veloz que la galeota. Se navegaba a la galocha (después explicaremos los tipos de navegación en su capítulo correspondiente / ver Índice), pero cada remo iba manejado por tres remeros en lugar de por dos. Podían armarse con dos remos por cada banco, y no con uno solamente como en la galeota. En el caso de dos remos por banco, generalmente bogaban dos remeros por cada remo y no tres. En cualquier caso, en la fusta con más ocupación, su dotación no superaba los cien hombres. Su arboladura podía ser de uno o de dos palos, que habitualmente llevaba abatidos, navegando exclusivamente remando, para evitar que al llevar las velas desplegadas pudiera ser vista a determinadas distancias. La fusta fue la embarcación paradigmática corsaria y pirata, aunque se utilizó, asimismo, en misiones de exploración.

### Galeaza

Tipo de galera grande, construida ya pasado el siglo XV y utilizada con mayor frecuencia a partir de mediados del XVI y siglo XVII. Con la galeaza se busca el disponer de una embarcación más artillada (una especie de fragata artillera), de más capacidad de carga y de mejores condiciones de navegación a mar abierto (Atlántico y otros) que con las galeras. La galeaza, nave de remos y velas, tal que las galeras, tenía unos 50 metros de eslora, con entre 45 y 49 remos movidos por unos 350 remeros, y con una dotación de tripulantes de 700 hombres. Más robusta y pesada que las galeras y la mayor de las embarcaciones provistas de remos y de velas, con tres mástiles: artimón<sup>426</sup> (las galeras no lo tenían), maestro y trinquete.<sup>427</sup> / <sup>428</sup> La galeaza fue inicialmente construida en Venecia a partir de la mitad del siglo XVI y fue por ello un navío típicamente veneciano. Esta nave se utilizó en la Guerra de Lepanto. Fue el primer barco de guerra que hacía fuego de cañón desde las postas (lugar en donde van apostados los centinelas).

### Galeón

En el siglo XII esta denominación se refería a una galera pequeña, de reducidas dimensiones. Posteriormente se llamaron galeones a grandes navíos que únicamente llevaban velas (tres palos con velas cuadradas) y que hacían viajes a América. Los

---

<sup>426</sup> Artimón: palo más cercano a la popa (las galeras no lo tenían) /// una de las velas de galeras.

<sup>427</sup> En este caso, palo de proa. Tiene otras acepciones.

<sup>428</sup> Para aclarar estos términos náuticos y otros ver *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, de FONDEVILA SILVA, PEDRO. Fundación Séneca y Ministerio de Defensa. Murcia, 2010.

galeones ingleses fueron los mejores y fueron con ellos con los que Inglaterra le hizo a España perder la hegemonía de los mares. Un galeón podía desplazar entre 500 y 1200 toneladas, incluso más. Con 40 – 60 metros de eslora. Uno de 550 toneladas llevaba un total de unas 100 personas a bordo, de las cuales entre 60 y 70 eran tripulantes y unas 30 pasajeros. Las bodegas de un galeón iban repletas de mercancías y de alimentos almacenado todo ello en barriles, botijas, cajones, fardos, toneles, etcétera. Los galeones comenzaron a utilizarse desde los inicios del siglo XVI.

### Galeota

Se le denominó, igualmente, media galera. Nave similar a la galera pero de menor tamaño y más rápida que ésta. Tenía una eslora de unos 20 metros y una manga menor de 4'5 metros. Su dotación estaba compuesta según los bancos de que disponía la galeota; si, por ejemplo, una galeota disponía de veinte bancos por banda, bogaban al mismo tiempo cuarenta hombres, más otros tantos de repuesto (cambio de turno), total, pues, ochenta galeotes. Además, otros ochenta hombres, para acciones de guerra y para trabajos marinos. Puede decirse que la galeota era, ni menos ni más, que una galera pequeña, que, a lo sumo, estaba construida con entre dieciséis y veinte bancos por banda y cada banco ocupado por un solo remero manejando un solo remo. Se bogaba a tercerol o sensile. Las galeotas, lo mismo que la galera, fueron las embarcaciones predilectas de los corsarios y piratas argelinos, los bucaneros y los filibusteros, por su ligereza y su gran rapidez.

### Galeote

Este nombre se utilizaba para nombrar a determinados barcos, pero generalmente hacía referencia a los remeros encadenados, a los condenados a galeras. Embarcación de vela triangular, pero que, asimismo, también podía navegar con remos. Es una nave que surgió en el siglo XV, tal vez como barco de pesca. Fue adoptado por los corsarios y piratas berberiscos argelinos y por piratas tunecinos en sus depredaciones llevadas a cabo en contra de las costas y navegaciones cristianas en el Mediterráneo, e incluso llegando hasta las costas británicas.

### Galeras Bastardas

(Siglo XVI). De mayor tamaño, conocidas a veces como *Galeras de Fanal*.<sup>429</sup> Eran empleadas como *Galeras Capitanas* o como *Galeras Patronas*, que eran las galeras en las cuales iban embarcados, respectivamente, los Generales de las Escuadras

---

<sup>429</sup> Farol de gran tamaño en los buques, etc.



de Galeras y los Segundos Cabos o *Cuatralbos*.<sup>430</sup> Eran galeras con más bancos y con más gentes con capacidad de combate (esto era muy importante, porque, habitualmente, las luchas entre galeras se llevaba a cabo por medios de abordajes). Las *Galeras Bastardas* a veces eran usadas como *Galeras Capitanas*. Y a veces, igualmente, eran acondicionadas (sólo acondicionadas) para viajes de los reyes. Hay dos claros ejemplos de estas adaptaciones de *Galeras Bastardas* (sin ser Reales) en *Galeras Reales*: adaptación para el viaje del rey Fernando II de Aragón y V de Castilla (“El Católico”) a Nápoles (año 1506); adaptación para el viaje del rey Carlos I de España y V de Alemania (Emperador) a Italia en el año 1529.<sup>431</sup> No fue una nave de corsarios y piratas, aunque por sus características tal vez pudo serlo, pero nosotros dudamos de ello.

### *Galeras Extraordinarias*

Se trata de las *Galeras Reales*. Fueron galeras expresamente construidas para, entre otros motivos, resaltar la opulencia y el poderío de las monarquías españolas del momento. Explica Fondevila Silva: “*Que sepamos, la primera galera real construida como tal en este siglo [siglo XVI] fue la aprestada en las Atarazanas*<sup>432</sup> *de Barcelona, cuya fábrica se ordenó el 15 de enero de 1568 y que llegó a Sevilla en 1569 para proceder a su ornato ...etc.*”<sup>433</sup> En relación con corsarios y piratas el mismo anterior.

### *Goleta*

Nave americana similar al balandro. Ligera y rápida. Muy popular a lo largo de las costas atlánticas, especialmente en el Caribe. Desplazaba alrededor de 100 toneladas. Armada con ocho cañones y una tripulación de 75 hombres.

### *Jabeque*

Embarcación de vela triangular pero que podía también navegar a remo, o con ambas modalidades a la vez. Es un tipo de barco surgido en el siglo XV, probablemente como nave pesquera. Fue adoptada por los piratas y corsarios argelinos y tunecinos de Berbería en sus depredaciones por las costas del Mediterráneo en contra de los cristianos, llegando incluso en sus ataques a las costas de las islas británicas.

---

<sup>430</sup> Jefe de cuatro galeras.

<sup>431</sup> FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO. *Armada española* (Tomo I / pp. 348 – 349). Museo Naval. Madrid, 1972 - 1973. Nosotros hemos ampliada este punto concreto de los reyes don Fernando a Nápoles y de Carlos I a Italia.

<sup>432</sup> Arsenal, lugar en donde se reparan y construyen barcos.

<sup>433</sup> FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Revista de Historia Naval / Instituto de Historia y Cultura Naval / Armada Española / Año XXVIII – 2010 / Número 110* (p.47). Madrid, 2010 (tercer trimestre).

### Junco

Embarcación favorita de los piratas asiáticos. De 24 metros de eslora que podía estar artillada hasta con 15 cañones. Dos mástiles. La mayoría de los juncos eran veleros muy rápidos. Los había mercantes reconvertidos que podían llevar tripulaciones más numerosas y cargamentos mayores.

### Laud

Barco pequeño de un solo palo y vela latina parecido al falucho.

### Nao

Embarcación que tenía tres mástiles (palos) y se desplazaba con velas cuadradas. Con dos castillos, uno en la popa y otro en la proa. Un elevado francobordo o borda libre (reiteramos, después comentaremos lo que es francobordo). Su existencia y uso podemos centrarlo, más o menos, en los siglos XIV, XV, XVI e inicios del XVII. Eran una evolución de aquellas antiguas naves medievales llamadas cocas (barcos mercantes de casco redondo y con un solo mástil y velamen cuadrado). La Nao de nombre *Santa María* fue la única de su género y la mayor de las tres embarcaciones con las que Cristóbal Colón descubrió América. La *Santa María* fue uno de los tres primeros barcos del mundo que cruzaron el Océano Atlántico y que comprobaron, de manera parcial, que el globo terráqueo es redondo (las carabelas *Niña* y *Pinta* fueron los otros dos). El propietario de la *Santa María* era el armador cántabro Juan de la Cosa. Cristóbal Colón le alquiló a su propietario la nave, que cuando lo hizo, ésta tenía por nombre *María Galante*, y Colón, antes de partir para su viaje descubridor, le cambió el nombre por el de *Santa María*. Cristóbal Colón y sus compañeros comenzaron el viaje hacia el Nuevo Mundo con fecha 3 de agosto del año 1492 y lo finiquitaron en la madrugada del día 12 de octubre de aquel mismo año. El día 25 de diciembre de dicho año (día de Navidad), la *Santa María* encalló<sup>434</sup> y zozobró<sup>435</sup> en un lugar de la costa del país que actualmente se llama República Dominicana, quedando, lógicamente, inservible para navegar; sus maderas fueron aprovechadas para construir el fuerte, con empalizada, al que le pusieron el nombre, dado el día del suceso, como “Fuerte Navidad”. La *Santa María* tuvo 36 metros de eslora (longitud), y como nao que era, tres mástiles. Ya hemos dicho que era el barco de mayor tamaño de la expedición. Los cronistas contemporáneos a la *Santa María* le dieron el calificativo de “La Capitana”, “La Almiranta”, o, simplemente

---

<sup>434</sup> De encallar. Dar una embarcación en arena o en piedras del fondo del mar dejando de flotar.

<sup>435</sup> De zozobrar. Irse a pique una embarcación.

La Nao. Una nao como la *Santa María*, por tener más altura que otras embarcaciones de su tiempo, tenía la ventaja de transportar mayor carga, independientemente de otras circunstancias puramente técnicas (de cualquier modo, aun teniendo más altura que otras, era una nave relativamente baja y redonda que le permitía soportar más cargamento).

### Nave Manca

Navíos sin remos (se desplazaban únicamente con velas y viento) que dieron como resultado un gran avance tanto tecnológico como militar para la marina en los inicios del XVII, superando a las históricas y antiguas galeras. Mejor artilladas que las galeras y que otros tipos de embarcaciones de aquellos tiempos. La nave manca fue un invento español. Estas naves se impusieron sobre las galeras, que ya llevaban utilizándose muchos cientos de años. Las naves mancadas sobre las galeras tenían determinadas ventajas, tales como, verbigracia, disparar sus cañones en mar abierto tanto por babor como por estribor, y por la proa y la popa, todo al mismo tiempo, así como cargar gran cantidad de artillería respecto a otros buques; y en los combates en los que se llegaba al abordaje eran más ligeras y más maniobrables que otros tipos de embarcaciones.<sup>436</sup>

### Saetía

Fue un tipo de galera con mayor tonelaje que la galeota y con una sola vela latina. Se usó principalmente en el Mediterráneo desde la época medieval hasta el siglo XVIII, especialmente para el transporte de mercancías y, debido a su velocidad, para la guerra en corso. Debido a ello, a su velocidad, se convirtió por excelencia en bajel pirata. Tenemos información cierta que demuestra como en los años 1766-1779 dos saetías catalanas, la *San Juan Bautista* y la *Santa Teresa*, participaron en fuertes enfrentamientos con barcos corso-piratas argelinos. La saetía era una nave de un solo puente, con dos cubiertas, dos o tres mástiles y de entre 12 y 20 remos por banda. Con un peso que podía oscilar entre 100 y 300 toneladas. Montaba 2 cañones agalerados, tanto en proa como en popa (4 en total) y por cada banda 8 cañones pedreros de 25 quintales (el quintal es una medida de peso antigua que en Castilla equivalía a 46 kilogramos).

---

<sup>436</sup> CANALES, CARLOS y DEL REY, MIGUEL *Naves Mancas* (IX Premio Algaba de Biografía). Grupo EDAF, S. L., Colección Humanidades / Crónicas de la Historia. Madrid, 2011.

## Tronco

En su origen era un árbol hueco o vaciado adrede, pero tosco en ambos casos, que se utilizaba para navegaciones cercanas a la costa.

### **d) El mundo de las galeras**

Como estamos viendo, los corsarios y los piratas utilizaron diversos tipos de barcos, el más común de todos ellos fue la galera. Por ello, no sólo lo hemos dejado para el final sino que nso vamos a detener con cierta extensión en las características y elementos más importantes que robeaban a este singular barco.

En España hubo un tiempo en el cual se inició y se generalizó la construcción de naves de elevada “obra muerta” (parte del barco por encima de la línea de flotación), o, lo que es lo mismo, “de altos bordos” (el bordo es el lado exterior de una embarcación). Las galeras y los galeones fueron naves de este tipo.

Las galeras pueden ser consideradas, al menos en su mayoría, como naves de “altos bordos,” concebidas para la defensa y el ataque. Unos buques que se desplazaban por medio de remos y de remeros (galeotes) y de velas. Eran unas embarcaciones típicamente mediterráneas (eran diferentes, dijimos, a las utilizadas en el Océano Atlántico). La galera tal y como la hemos conocido surge allá por el siglo X (de nuestra Era) y fueron usadas hasta el siglo XVII. Los galeotes procedían, casi todos, aunque también los había voluntarios a cambio de una paga, de la peor chusma y canalla de la sociedad de entonces (vagabundos, gente soez y sin moral, ladrones, que seguían incluso practicando el latrocinio dentro de las mismas embarcaciones en las que remaban como condenados, malhechores, asesinos, presidiarios, etcétera), y con un desconocimiento absoluto (prácticamente en la totalidad de los casos) de lo que era la vida marinera; gente sin provecho para el oficio de la mar, ya que eran unos ignorantes de todo asunto mariner, a lo que había que sumar sus condiciones físicas (especialmente su tendencia a marearse), etcétera. Eran, pues, los galeotes, un conjunto de individuos de lo más heterogéneo, curioso y complicado de la sociedad.

Las galeras estaban bajo el mando de un Capitán, máximo responsable de las mismas (cada galera su Capitán) y de sus gentes, con atribuciones de tipo administrativo, judicial y ejecutivo, y que en caso de enfermedad o de ausencia podía

delegar algunas de tales responsabilidades en otros Oficiales que navegaban a sus órdenes. Las galeras de las Armadas Reales llevaban como tripulación a profesionales de distintas clases, tales como Gente de Cabo, que comprendía dos grupos, los soldados,<sup>437</sup> que eran hombres de guerra, y las Gentes de Remo, que a su vez se clasificaban en los denominados *Buenas Boyas* (habitualmente remeros libres, voluntarios, que cobraban por remar y que recibían, una mejor ración de comida) y los Forzados, hombres propiedad del rey, que no tenían posibilidades de quedar libres en ningún momento y que habían de ser galeotes durante toda su vida.

Las Gentes de Remo, en todo barco, se dedicaban exclusivamente a remar, sin realizar otros trabajos. En las galeras iban otros individuos, cuyas funciones eran las de artilleros (en buques militares, en corsarios y en piratas), maniobreros, etcétera. Igualmente, en cada galera viajaba un capellán (no en las naves piratas) y un barbero-cirujano (no tenemos constancia de que lo hicieran en barcos piratas).

Los artilleros en las galeras, aunque estaban clasificados y encuadrados como gente de mar, su función era la del manejo de piezas artilleras. Ellos eran los responsables de la buena utilización de las bombardas (antigua máquina militar artillera para lanzar piedras) y del cuidado de la corulla (pañol de las jarcias en las galeras). Es oportuno recordar que un pañol es un compartimiento de un navío que se utiliza para guardar municiones, víveres, etcétera, y que la jarcia es en un buque el conjunto de aparejos y cabos (cuerdas, sogas...), como también el conjunto de utensilios necesarios para pescar.

Los maniobreros eran marineros (sin responsabilidades sobre los remeros) y de lo único que eran responsables era la de maniobrar (no la de bogar) la embarcación. Tampoco tenían responsabilidades de los cambios de entena, percha larga y con cierta curvatura a la que se aseguraba la vela latina.<sup>438</sup>

---

<sup>437</sup> Eran los que componían los Batallones de Galeras, equivalentes a la actual Infantería de Marina. En aquellos tiempos iban embarcados con sus propios Oficiales y Suboficiales.

<sup>438</sup> La vela latina es triangular (ya dicho), envergada en entena, propia de naves de poco porte. Envergada, sujeta a la verga / verga, en este caso, es una percha convenientemente labrada a la cual se asegura el grátil de una vela. El grátil es la orilla de la vela por donde se une al palo, a la verga.

Pero eran los Oficiales, el Patrón<sup>439</sup> y el Cómitre las primeras autoridades en una nave y los máximos responsables de la navegación. Igualmente, en una galera iban como tripulación los llamados Sotacómitres<sup>440</sup> y los Alguaciles,<sup>441</sup> ambos, en compañía del Cómitre, responsables de que la galera navegase, así como de dirigir cualquier actividad del resto de la tripulación y de los remeros. Los de jerarquía inferior en una embarcación eran los marineros, cuya responsabilidad se centraba en llevar a cabo, además de otras, las oportunas maniobras (maniobreros dichos) para que el barco se desplazase, y no tenían, repetimos, responsabilidad alguna en la boga, en el remar, que como venimos diciendo recaía únicamente en los remeros.

Hay que añadir que entre los galeotes que remaban por inexcusable imposición existían dos grupos, los esclavos y los forzados a galeras por la causa que fuere, y que unos y otros lo hacían dependiendo de su fortaleza física y en ningún caso en base a sus condiciones de esclavos o de forzados. En sus bancos iban colocados según sus condiciones y fuerzas, según su figura física, empuñando un lugar u otro del remo, dado que no se ejercía idéntico esfuerzo en un sitio que en otro del mismo. Y todos comían la misma ración en cantidad (salvo aquellos remeros que eran voluntarios por dinero y que eran beneficiados en mejor ración) y calidad, e igualmente vestidos del mismo modo y con las mismas atenciones sanitarias.

En bastantes ocasiones, tanto los corsarios como los piratas utilizaron galeotes para mover sus barcos. Los piratas moros lo hicieron muchas veces con cristianos capturados en sus tropelías.

Los galeotes que remaban por el mar Mediterráneo en el siglo XVI estaban muy mal alimentados y además era escasa su comida. El alimento principal era el bizcocho (de este ya hemos hablado con anterioridad), galleta, galleta marinera, pan de barco o pan de marinero, que todos estos nombre tenía. Aquel principal alimento, presentado en delgadas y muy duras tortas, y además de reducido tamaño y de casi imposible deglución, sin ninguna humedad por haber sido cocido varias veces para evitar su fermentación y conseguir que durase en estas condiciones durante incluso años, y que el

---

<sup>439</sup> En las naves comerciales era un individuo declarado oficialmente capacitado para gobernar como Jefe. A partir de la creación de la figura del Capitán, éste pasó a ser la primera autoridad de una nave y el Patrón quedó como segundo mandamás de a bordo.

<sup>440</sup> El Sotacómitre era el 2º Cómitre de la galera y a veces reemplazaba a éste en sus funciones.

<sup>441</sup> En este caso el nombre de Alguaciles se refiere a *Alguaciles de Agua*, que eran las personas (una en cada galera o embarcación) que tenían a su cargo las provisiones de agua para el consumo en las naves.

marinero, en este caso el galeote, estaba obligado a remojar, en agua de mar casi siempre, un día antes de ser comido, era la base (pero no exclusiva) de la alimentación de los forzados a galeras. Sí, autores hay que dicen que el bizcocho, al ser remojado en agua de mar para su ablandamiento y posterior posible deglución, aportaba al organismo del galeote (y al marinero en general) cloruro de sodio (sal) tan necesario para el buen funcionamiento del cuerpo humano y animal. No vamos a continuar hablando de la alimentación de los galeotes porque de alimentación marinera ya hemos hablado, pero sí concluir diciendo y repitiendo que la comida que se le suministraba a los forzados a galeras era poca y de pésima calidad, con el agravante de que aquellos hombres ejecutaban un trabajo peligroso, duro y mortal. Hay que decir, no obstante, que a los galeotes, aunque sólo excepcionalmente, se le facilitaba un poco de pan blanco como alimento, en raciones que pesaban 11 onzas, en tanto en cuanto que el bizcocho que como ración se les suministraba tenía un peso de 26 onzas. De menestra 2 onzas diariamente, y de vez en cuando una ración de menestra fina, preferida por lo galeotes, tal que los marineros, por ser de mejor calidad.

Es preciso hablar en cuanto a la Marina en general se refiere, y en particular sobre la alimentación de los hombres de mar, incluidos los galeotes, de El Marqués de Santa Cruz, sin duda uno de los más egregios y humanitarios marinos (Almirante) españoles de todos los tiempos. Y eso vamos a hacer, hablar del Marqués:

Su nombre fue Álvaro de Bazán y Guzmán. Cronológicamente fue el Primer Marqués de Santa Cruz de Mudela (hoy, provincia de Ciudad Real, en otros tiempos provincia de La Mancha). Título que le concedió Felipe II con data 11 de octubre del año 1569. Conocido también como El Marqués de El Viso (asimismo provincia de Ciudad Real), lugar en donde actualmente y en un bello palacio estilo típicamente italiano (el único existente en España de este estilo) está ubicado uno de los archivos más importantes de la Marina Española, el *Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”* (nombre del gran marinero). Este palacio, de influencias renacentistas, fue mandado construir por el Marqués en la segunda mitad del siglo XVI. Nació Álvaro de Bazán y Guzmán en Granada, el 12 de diciembre 1526 y falleció en Lisboa (Portugal) el 9 de febrero de 1588, a los 62 años de edad. Ya lo hemos apuntado, uno de los marinos y Almirantes más importantes de la Marina Española de todos los tiempos. Participó en

la Batalla de Lepanto (7 octubre 1571) y tanto antes o como después de este evento aportó amplias virtudes a la marinería española en general.<sup>442</sup>

**Nota sobre la Batalla de Lepanto:** La flota cristiana estaba mandada y dirigida por Colonna, Almirante del Papa; Veniero (veneciano) y por Juan de Austria, hermano bastardo de Felipe II en nombre de España. Dicen los profesores David y Enrique García Hernán<sup>443</sup> que Lepanto supuso *un freno del Imperio Otomano y del pirateo en el Mediterráneo*. /// Hugo Bicheno explica<sup>444</sup> que “*La importacia simbólica de la Batalla de Lepanto superó con creces su significado escrtictamente militar ... (···) ... fue un suceso de poco valor geopolítico en el Mediterráneo...* No obstante, considera que la de Lepanto fue una de las batallas más importantes y determinantes de la historia.

Normalmente las galeras navegaban por medio de la fuerza motriz ejercida por los galeotes, pero, aunque circunstancialmente, o con menos frecuencia, también lo hacían utilizando sus velas, y de ambas maneras, galeotes y velamen conjuntamente, en otras ocasiones. Para maniobrar con agilidad los remeros eran imprescindibles. Las velas, para la navegación de altura y de cabotaje.

Una de esas virtudes, ventajas, beneficios, o como queramos llamarlo, fue una muy notable mejoría en la alimentación de la marinería, sin excluir a los condenados a galeras, ordenada por Álvaro de Bazán para que a los marineros en general y a los galeotes en particular se les proporcionase vinagre y también vino para que en estos mojasen el bizcocho y evitasen hacerlo en el agua salada del mar, y que unos y otros, marineros y condenados, contentos agradecían (el vinagre y el vino suponía para aquellos rudos hombres de la mar un auténtico lujo gastronómico). El vinagre también servía para mejorar la digestión de los alimentos salados y de poca variación (los salados componían prácticamente la totalidad de la dieta de la marinería). Igualmente, el Marqués de Santa Cruz hizo las indicaciones precisas para que a los hombres de los barcos de la Armada, y a todo tipo de galeotes, se les facilitase (aunque no muy frecuentemente, hay que añadir) medio azumbre (medida de líquidos 1/8 de arroba) de

---

<sup>442</sup>Para una amplia y detallada información sobre Álvaro de Bazán y Guzmán ver *Viso del Marqués (apuntes para una historia y descripción del palacio y monumentos)*, de DEL CAMPO MUÑOZ, JUAN. 4ª Edición, corregida y aumentada. Imprenta Hernán. Valdepeñas (Ciudad Real). Tamaño bolsillo. Puede adquirirse en recepción del mismo Palacio del Viso del Marqués.

<sup>443</sup> *Lepanto, el día después* (Primera Edición). Editorial Actas, S. A. san Sebastián de los Reyes (Madrid), 2001.

<sup>444</sup> *La batalla de Lepanto 1571*. Editorial Ariel. Barcelona, 2003.



vino para también remojar la galleta. Es oportuno indicar aquí como en el año 1665, ya pasada la primera mitad del siglo XVII y desaparecido Álvaro de Bazán y Guzmán, la ración de comida para la marinería, incluidos los galeotes, fue reducida a la mitad de los tiempos de éste.

Aunque ello se aparta de las ventajas alimenticias ordenadas por El Marqués de El Viso, vamos a referir el periplo náutico que éste realizó desde Lisboa hasta las Islas Azores utilizando galeras como embarcaciones, lo que suponía una distancia para este tipo de naves muy superior a cualquier otra que con galeras se hubiese llevado a cabo con anterioridad a lo largo del mar Mediterráneo (donde generalmente era utilizada la galera). Téngase en cuenta que entre Lisboa y las Azores no hay puertos ni tierras intermedias en donde poder refugiarse en el caso de tener que hacerlo por cualquier problema u otras circunstancias. Audaz viaje, que al margen del real riesgo inherente al mismo, demostró que las galeras podían navegar, no solamente por el *Mare Nostrum*, sino también en largos desplazamientos por el Océano Atlántico. Aquel viaje fue el primer paso para que tiempo después las galeras españolas llegasen a cualquier lugar de América. Pero así fue de intrépido, además de otras muchas cosas más, Don Álvaro de Bazán y Guzmán.

Eran las galeras unas embarcaciones desproporcionadas en su construcción, es decir, que la relación entre las medidas de su longitud (eslora), su anchura (manga) y su calado (profundidad de la quilla) no guardaban relación entre sí. Naves muy largas y muy estrechas y de poca profundidad. Todas estas características hacían que las galeras fuesen vehículos más rápidos y más ligeros en su maniobrabilidad que otro tipo de navíos contemporáneos suyos, y por tales circunstancias fueron ideadas para la guerra, para el ataque y para la defensa, pero también, aunque menos, para usos comerciales. Ideadas y construidas dándole prioridad a la velocidad y a la fácil maniobra sobre su capacidad de carga y otras posibles prestaciones. Por todo ello fueron naves ideales para corsarios y para piratas.

Fueron las galeras embarcaciones básicas en los combates navales, igualmente en la protección de costas, como también para atacar a ciudades y a pueblos ubicados junto a los mares, evitando, igualmente, el abastecimiento de tales lugares. En la Batalla de Lepanto (año 1571) las galeras tuvieron tal importancia que sin ellas no se hubiera ganado tal enfrentamiento bélico.

No puede precisarse con absoluta exactitud el lugar y la fecha de la invención de las galeras, aunque, lógicamente, sí es acertado decir que en un principio en este tipo de embarcaciones se progresó, y no poco, en su forma de construirlas, en sus condicionamientos, prestaciones, etcétera. Diversos autores coinciden al afirmar que fueron los griegos, en Grecia, sus creadores. Menciones a galeras relacionadas y/o con la Grecia antigua las encontramos, por ejemplo, en *La Iliada*, de Homero (debió vivir entre los siglos XII al VII a. C.): “*Lancemos por el ponto*<sup>445</sup> *al mar divino una nave provista de remeros...*” (el rey Agamenón<sup>446</sup> dirigiéndose a Aquiles<sup>447</sup>).<sup>448</sup>

“*Y el Atrida*<sup>449</sup> *botó*<sup>450</sup> *al mar una nave ligera, la botó de veinte remeros...*”<sup>451</sup>

El Atrida, por medio de heraldos, convocó a diversos jefes de los aqueos (naturales de Acaya, ciudad del Peloponeso, y por extensión, oriundos de la antigua Grecia), y a ellos se dirigió, diciéndoles, además de otras cosas: “*Por de pronto, séame permitido ir a recomendarles [a los aqueos] que huyan en sus naves llenas de remeros, y vosotros, más tarde, con vuestras palabras convencedlos de que deben quedarse.*”<sup>452</sup>

“*Y en cada nave iban cincuenta remeros que a la vez eran tiradores diestros (de picas y de flechas) y valerosos.*”<sup>453</sup>

“*Como viento propicio que un dios enviase a los acongojados marineros cuyos brazos se rinden de batir el mar con sus remos pulidos...*”<sup>454</sup>

“*Y no pudo Áyax*<sup>455</sup> *resistir por más tiempo el asalto, porque acosábanle los dardos, y lo obligaban a retroceder, por miedo de morir, hasta el banco de los remeros,*

---

<sup>445</sup> Ponto. Deificación del mar. Y acepciones geográficas. Para detallada información verlo en mitología específica.

<sup>446</sup> Agamenón. Rey de Micenas y de Argos, hijo de Atreo y hermano de Menelao. Ampliar información en textos específicos al respecto.

<sup>447</sup> Aquiles. El más célebre y valeroso de los héroes griegos. *Ibidem*.

<sup>448</sup> HOMERO. *La Iliada*. Canto I (p. 33). En Clásicos de la Literatura / Narrativa. EDIMAT LIBROS, S.A. Madrid, 2005.

<sup>449</sup> Atrida/s. Nombre patronímico de los descendientes de Atreo y especialmente de sus hijos Agamenón y Menelao. La leyenda dice que eran autores de toda clase de crímenes.

<sup>450</sup> De botar. Echar al agua una embarcación.

<sup>451</sup> HOMERO. *Ibidem* (p. 37).

<sup>452</sup> HOMERO. *Ibidem* Canto II (pp. 46 – 47).

<sup>453</sup> HOMERO. *Ibidem* Canto II (p. 62).

<sup>454</sup> HOMERO. *Ibidem* Canto VII. (p. 131).

<sup>455</sup> Héroe griego. Demostró un valor sumamente extraordinario en el sitio de Troya.

*que medía de largo siete palmos, y a abandonar la popa de la nave. Pero desde el banco aquél [Áyax] alejaba a lanzadas al troyano que llevaba el fuego infatigable.”*<sup>456</sup>

*“Aquiles, grato a Zeus,<sup>457</sup> condujo a Troya<sup>458</sup> cincuenta naves ligeras, y cincuenta guerreros se sentaban en los bancos de cada una, y teníanles a sus órdenes cinco jefes.”*<sup>459</sup>

*“... y yo mismo (habla Polidamante)<sup>460</sup> me ufanaba de acostarme a la vista de las naves ligeras, esperando a tomar las naves de dos filas de remeros...”*<sup>461</sup>

Igualmente, encontramos alusiones a galeras en *La Eneida*, de Virgilio:<sup>462</sup>

*“Mientras así exclamaba (Eolo, Dios Olímpico de los Vientos, en aquellos momentos respondía exclamando a Juno, Reina del Olimpo e hija de los también olímpicos dioses Saturno y Rea, y enemiga de los troyanos), la tempestad, rechinante con el vendaval, embiste la vela y levanta las olas hasta el firmamento. Pártense los remos, vuélvese con esto la proa y ofrece el costado al empuje de las olas; escarpado monte de aguas se desploma de pronto sobre el bajel...”*<sup>463</sup>

El más anciano de los troyanos de la escuadra de barcas del desterrado Eneas<sup>464</sup> se dirigía a la Reina Dido:<sup>465</sup> *“Permítenos sacar a tierra nuestra armada, quebrantada por los vientos, repararla con maderas de tus bosques y surtirla de remos.”*<sup>466</sup>

*“Amainamos velas y echamos mano al remo sin perder momento; los marineros baten la espuma a fuerza de puños...”* (Eneas).<sup>467</sup>

---

<sup>456</sup> HOMERO. *Ibidem* Canto XV (p. 269).

<sup>457</sup> Divinidad griega, llamada Júpiter por los romanos. Dios supremo del Olimpo (morada de los Dioses gentilicios).

<sup>458</sup> Ciudad de Asia Menor, capital de Tróade. Fue tomada y destruida por los griegos después de diez años de tenerla cercada (1193 – 1184 a. C.).

<sup>459</sup> HOMERO. *Ibidem* Canto XVI (p. 274).

<sup>460</sup> Sabio troyano que adivinaba y veía el porvenir.

<sup>461</sup> HOMERO. *Ibidem*. Canto XVIII (p. 315).

<sup>462</sup> PLUBIO VIRGILIO MARÓN (Italiano, 70 – 19 a. C.). *La Eneida*. Edimat Libros, S. A. (Clásicos Selección). Madrid, 1999.

<sup>463</sup> *Ibidem*. Libro Primero (p.25).

<sup>464</sup> Héroe de los troyanos en la guerra de Troya.

<sup>465</sup> Fundadora y primera reina de Cartago.

<sup>466</sup> *Ibidem*. Libro Primero (p. 40).

<sup>467</sup> *Ibidem*. Libro Tercero (p. 84).

“... en seguida mando a los remeros dejar el puerto y tomar asiento en sus bancos, ellos a porfía baten con los remos las aguas y barren el mar...” (Eneas hablando en primera persona).<sup>468</sup>

“Arrancadnos de aquí, compañeros, y todos a la par echaos sobre los remos.”<sup>469</sup>

“... cortamos los cables en silencio e inclinados sobre los remos, a porfía barremos el mar...”<sup>470</sup> (Eneas).

“Ya flotan sobre las aguas las embreadas quillas; en su afán de emprender pronto la fuga, traen de las selvas hojosas ramas y madera sin labrar, que emplean de remos...”<sup>471</sup>

Eneas se dirige a los suyos: “Despertad el punto, remeros, y acudid a vuestros bancos. ¡ Pronto, tened [tended] las velas ! Por segunda vez un dios, enviado desde el alto éter (alto cielo), me insta a acelerar la fuga y a cortar los retorcidos cables. Quienquiera que seas, poderoso dios, ya te seguimos, y por segunda vez obedecemos jubilosos tu mandato. ¡ Oh ! ¡ asistenos propicio y haz brillar para nosotros en el cielo los astros favorables ! Dicho esto, Eneas, “... desenvainando la fulmínea (parecida al rayo) espada, corta de un tajo las amarras. Su ardor cunde (sirve de ejemplo) en todos al mismo instante; todos se apresuran y se precipitan, todos abandonan las playas; desaparece el mar bajo las naves; a fuerza de remos levantan olas de espuma y barren los cerúleos<sup>472</sup> llanos.”<sup>473</sup>

Aunque el invento de las galeras (lógicamente, distintas a las posteriores) tuvo lugar en tiempos tan lejanos, hay que recordar que, al menos en España, este tipo de embarcaciones llegó a su mayor apogeo e importancia en el siglo XVI.<sup>474</sup> Es imprescindible, aparte de leer a otros posibles autores, consultar a Pedro Fondevila

---

<sup>468</sup> *Ibidem* (p. 87).

<sup>469</sup> *Ibidem*. (p. 96). Habla Anquises, padre de Eneas.

<sup>470</sup> *Ibidem*. (p. 99).

<sup>471</sup> *Ibidem*. Libro Cuarto (p. 116).

<sup>472</sup> Aplicase al color azul del cielo o al de alta mar en calma.

<sup>473</sup> *Ibidem* (p. 122).

<sup>474</sup> Las galeras en España tuvieron su mayor apogeo a finales del siglo XVI, cuando la Batalla de Lepanto (año 1571). La gente de guerra de una galera en tal época procedía, habitualmente, de soldados de los Tercios de Flandes, y a estos militares, sin duda, podemos considerarlos como los precursores de la actual Infantería de Marina. Las galeras que lucharon en la Batalla de Lepanto llevaban a bordo un promedio total (todas las categorías incluidas) de entre 350 y 400 hombres por cada galera.

Silva, Capitán de Navío,<sup>475</sup> en todo cuanto a galeras se refiere y a las técnicas de navegación de las mismas. Explica Fondevila, además de otras cosas: “... *la aparición de la boga*<sup>476</sup> *a galocha en sustitución de la boga a tercerol* (seguidamente hablaremos de ambas). *Este tipo de boga, que pervivirá hasta la desaparición de las galeras hispánicas a comienzos del siglo XIX, además de producir un profundo cambio en la organización de los remeros va a permitir la transformación de grandes galeras de mercancía en un nuevo tipo de embarcación de guerra: la galeaza que tan importante papel jugó en la batalla de Lepanto.*<sup>477/ 478</sup>

Hubo gran variedad de galeras, pero insistimos, fue una embarcación típicamente mediterránea y uno de los navíos más rápidos de su tiempo que tuvo una vida de varios siglos Tanto corsarios como piratas las usaron, según el momento y las clases de presas a capturar. Lepanto fue la última batalla en que se utilizaron galeras.

Con respecto a los condenados a penas de galeras, fue en los años en los que vivió el rey Fernando “El Católico”, II de Aragón y V de Castilla y León (1452-1516), cuando por vez primera se condenó a alguien a la pena de galeras. Pero él no fue el único monarca de España que ordenó aplicar esta tan dura pena, porque lo hicieron

---

<sup>475</sup> FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Revista de Historia Naval*. Año XXVIII – 2010 / Núm. 110 / Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española (pp. 25 a 51). Artículo *Tipología de las galeras españolas del siglo XVI (I)*. Imprime el Servicio de Publicaciones de la Armada Española. Madrid, 2010.

<sup>476</sup> Boga, de bogar. Acción de bogar o remar.

<sup>477</sup> El trabajo de Pedro Fondevila Silva, según él mismo afirma, y del que nosotros hemos hecho uso en estos concretos puntos, se orienta , más o menos, en el proyecto de investigación I+D+i con referencia 05724/PHCS/07 , de la Fundación Séneca-Agencia Regional de la Ciencia y Tecnología. Él mismo dice, refiriéndose a esto comentado: “*Este trabajo es uno de los resultados del proyecto de investigación, de la Fundación Séneca-Agencia Regional de la Ciencia y la Tecnología.*”

<sup>478</sup> El día 2 de diciembre del 2010 se firmó en Madrid un Convenio para promocionar, fomentar y desarrollar los conocimientos sobre historia, patrimonio y cultura de la Marina, a través de la Fundación de la *Primera Cátedra Internacional de Historia Naval*, inducida por la Real Armada Española y por la Universidad de Murcia. Esta Cátedra es la consecuencia de tres proyectos, dos de los cuales, el 05724/PHCS/07 y el 11936/PHCS/09, de la Fundación Séneca, tienen como objetivo prioritario el llevar a efecto actividades formativas, de investigación, de desarrollo y de innovación en relación con la Historia y el Patrimonio Naval, aparte y además de su difusión , por medio de diversas publicaciones, reuniones científicas, charlas, conferencias, seminarios, cursos, mesas redondas, exposiciones de diverso tipo, así como de otras variadas actividades culturales. Tal *Cátedra Naval*, impartida por la Universidad de Murcia a partir del curso académico 2011 – 2012, en estrecha colaboración con la Real Armada Española, tiene, como una de sus finalidades específicas a desempeñar en el marco de dicha *Cátedra*, la preparación y puesta en funcionamiento de un Postgrado de Historia Naval, llevando a cabo, asimismo, anualmente, una programación para desarrollar actividades diversas. La *Cátedra de Historia Naval* es un espacio bajo la responsabilidad conjunta de la Armada Española y de la Universidad de Murcia para la promoción de actividades de temática naval, abierta a otras instituciones, ya sean éstas públicas o privadas, que estén dispuestas a colaborar y/o poner en funcionamiento líneas de actuación directas con la Historia y/o el patrimonio marítimo. De los trabajos del Capitán de Navío Fondevila Silva referentes a esta *Cátedra* hemos hecho uso, como ya hemos apuntado, para este nuestro trabajo.

otros más. Hay una Pragmática de Carlos I de España y V de Alemania, que reproduce el Almirante Don José Cervera Pery,<sup>479</sup> datada en Madrid el día 31 de enero del año 1539, y que nosotros la tomamos de dicho Almirante:

*Mandamos a nuestros Alcaldes del Crimen que residan en nuestras Audiencias y las Justicias de nuestros Reynos, que cuando prendieran persona alguna, o tuviesen presos por delitos que ellos deban ser condenados en penas corporales, siendo los tales delitos de qualidad [de calidad] en que buenamente puede haber conmutación [trueque, cambio, permuta], sin hacer en ello perjuicio a partes querellosas [de querella], siendo condenados en penas corporales o en cortar pie o mano, o en destierro perpetuo, u otras penas semejantes, o debiéndolo ser condenados en tales penas, le conmutéis las dichas penas en mandarles servir a las galeras por el tiempo que os pareciere, con tanto que si lo sufriere, la qualidad [la calidad] del delito no sea menos de por dos años; con que mandamos, que si los delitos fueran tan graves y qualificados [cualificados] que convenga a la República (al Estado) y a la satisfacción de las partes, no diferir la execucion (ejecución) de nuestra justicia que no hay lugar la dicha conmutación.* (Sin duda un texto complicado para entenderlo).

Seguramente fueron los griegos los primeros que aplicaron castigos bajo el título de Pena de Galeras. Ya hemos dicho que a los griegos se le atribuye la invención de las galeras, y sabemos (también comentado) que con galeras llegaron éstos (los griegos) a la conquista de Troya y a otros lugares (de esto y de galeras hablan, Homero en su *Odisea* y en su *Ilíada*, y Virgilio en su *Eneida*). Asimismo, griegos fueron los iniciadores en el Mediterráneo de la piratería. Después, los romanos, continuaron utilizando galeras en sus desplazamientos náuticos. Y no digamos de los fenicios, tanto en sus conquistas como en sus grandes viajes comerciales de su época (con anterioridad a Roma, claro). Y lo mismo los antiguos pueblos nórdicos. Y ya en tiempos posteriores, cualquier nación muy marinera, o menos marinera. Y, por supuesto, los corsarios y piratas en toda época.

Los condenados a pena de galeras (hablando de la Edad Media y también de la Edad Moderna) eran hombres forzados (no hemos encontrado caso alguno que hable de mujeres condenadas a esta pena) a remar en embarcaciones del tipo galera, utilizadas

---

<sup>479</sup> En la página 100 de la Revista de Historia Naval / Instituto de Historia y Cultura Naval / Armada Española / Año XXVIII / Número 110 / Servicio de Publicaciones de la Armada /. Madrid, 2010.

como máquinas militares Reales. Esta condena fue muy dura y por periodos de tiempo diferentes, según los casos, especialmente dura en España en el siglo XVI (ya Edad Moderna), ya a partir del descubrimiento de América. En bastantes ocasiones era una conmutación por la pena de muerte. La duración, ya lo hemos dicho, podía ser muy variable e incluso a perpetuidad (detallaremos seguidamente).

El ser condenado a galeras era grave pena que no todos resistían, muriendo por esto muchos de ellos, y en todo caso de una extrema dureza y padecimientos. A esto había que añadir que no se le fijaba al condenado un determinado plazo de tiempo de condena, y si se le fijaba no dejaba de ser, en muchísimos casos, una ilusión, porque cumplida su condena no se le permitía al condenado marcharse, no se le daba libertad, y seguía obligado a remar como galeote. Este injusto procedimiento, este inmoral abuso, fue legalizado por el impresentable Borbón Felipe IV, rey de España (reinado 1621-1665), del cual hablaremos después ampliamente. En el Archivo del Arsenal Militar de Cartagena, en el Legajo número 24 y en el vuelto del Folio número 68, puede comprobarse un caso concreto al respecto, el de un individuo de cuarenta y cuatro años de edad llamado Juan Rodríguez del Álamo, que debido a lo estipulado por el IV Felipe, fue condenado a galeras “...*el tiempo que fuere de la voluntad de su majestad.*” (mayor iniquidad, imposible). Esta resolución filípica tuvo lugar en el año 1653. Algunos años después (año 1683 / Carlos II = reinado 1665-1700 = hijo y heredero de Felipe IV) se hicieron públicas normativas para aclarar la manera que se creyó más idónea para liberar una vez concluida su condena a quienes habían sido sentenciados a galeras, pero no desaparecieron las tropelías dictadas por Felipe IV.

Llegó el mes de octubre del año 1684 y Carlos II tomó la definitiva decisión de suprimir aquel injusto procedimiento que se llamaba Detención o Retención. A partir de aquella fecha (año 1684) era obligatorio poner en libertad a cualquier galeote una vez cumplida su condena como tal sin ningún otro tipo de requisitos. Carlos II, al dictar tal Orden, anulaba por completo unas normas y una tradición implantadas en España por unos y/o por otros durante cientos de años.

Pero no todos estuvieron de acuerdo con lo ordenado por Carlos II, y como ejemplo podemos citar al Duque de Veragua<sup>480</sup> (además de otros). Este Duque de

---

<sup>480</sup> El Ducado de Veragua fue un Señorío territorial y hereditario, creado por Carlos I de España el 19 de enero del año 1537. El primer titular de este Ducado fue el Almirante Don Luís Colón de Toledo, hijo de

Veragua era entonces Capitán General de las galeras españolas y puso cuantas dificultades pudo en contra del cumplimiento de lo ordenado por Carlos II en el año 1684 sobre *Retención y Detención*. Carlos II, ante esta, o estas posturas y situaciones, se vio obligado (abril 1685) a tomar las medidas oportunas para dejar zanjadas las controversias (no vamos a analizar aquí y ahora tales medidas por no considerarlo oportuno).<sup>481</sup>

La condena a galeras era un auténtico martirio. Posiblemente la condena más dura de cuantas se le aplicaron a un hombre a lo largo de toda la historia. Aparte de los inhumanos trabajos físicos a los que el condenado era sometido durante todo su tiempo en galeras desde el mismo momento que a ellas llegaba, había que sumar, aunque esto sucedía en sus primeros tiempos de arribada, las chanzas, burlas, desprecios y ultrajes de quienes en el futuro serían sus compañeros de remo, como, así también, de los propios Oficiales de la galera y de otros mandamases de la misma. Vejaciones físicas y psicológicas eran norma habitual hacia los galeotes. Ciertamente, un real infierno. Y todos mal vestidos (independientemente de las inclemencias climáticas) y peor comidos, con enfermedades de todas las clases en numerosos casos, sujetos y bien sujetos los pies con férreas cadenas y además clavadas las mismas en los bancos donde iban sentados para bogar, pesadas e hirientes argollas, y la duda en todo instante de un posible naufragio con la fatalidad de una muerte segura para todos.<sup>482</sup> Y por si todo ello no fuese suficiente, en los breves momentos de descanso, el galeote era empleado en reparar o en construir cabos, velas y otros menesteres marinos.

La condena a galeras estaba establecida en un tiempo que oscilaba entre dos y diez años. Una Pragmática<sup>483</sup> del año 1530 (Carlos I) indicaba que una condena a galeras no fuese inferior a dos años. Esta indicación tenía, indudablemente, su propia

---

Diego Colón (hijo a su vez del descubridor de América) y de Doña María Álvarez de Toledo. Por tanto, el I Duque de Veragua fue nieto de Cristóbal Colón. Así, pues, en esta época de referencia (1684), era Don Pedro Manuel Colón de Portugal el VI Duque de Veragua, el disconforme con la orden comentada de Carlos II. Actualmente y desde el año 1986 es el Vicealmirante Don Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosábel el XVII Duque de Veragua, que además, y como sus predecesores, es poseedor de otros varios títulos nobiliarios.

<sup>481</sup> Archivo del Arsenal Militar de Cartagena. Legajo número 24 / Folio 68. Más datos allí.

<sup>482</sup> HERAS SANTOS-SANTOS, J. L. en su obra *La justicia penal de los Austrias en la corona de Castilla* (página 309), editada en Salamanca en 1994, refiere como en una galera, que actuaba como *Capitana*, se declaró y propagó un incendio con el resultado de 160 galeotes muertos, entre quemados y ahogados, “... que por estar herrada en ramales [la galera] y clavados en los bancos los galeotes estos no se pudieron salvar.” Los galeotes iban clavados unos a otros en los bancos de sus asientos.

<sup>483</sup> Ley que se diferenciaba de los Reales Decretos y de las Órdenes Generales en las fórmulas de su publicación.



lógica, porque un galeote no estaba preparado para remar adecuadamente hasta que no lo llevaba haciendo como mínimo un año (con menos tiempo no solía ser posible el convertirse en un buen remero). No había, pues, justificación, ni tenía sentido, condenar a un hombre a galeras a un plazo de tiempo inferior a dos años. Hoy esta resolución seguramente nos puede parecer absurda, ilógica y desmedida, pero estamos hablando del primer tercio del siglo XVI y de un mundo tan difícil, arriesgado y complicado como el mundo de las galeras.<sup>484</sup> El mayor tiempo de condena estaba limitado a diez años, pero, al menos en muchos, o en determinados casos, esto era relativo, porque se sentenciaron a muchos individuos a un tiempo más largo, que incluía condenas a perpetuidad.<sup>485</sup>

Pero esta limitación a diez años de condena, y no más, asimismo tiene una lógica explicación. Después de diez años de duro remo y vida en galeras un hombre estaba ya viejo (desconocemos la vida media del hombre en aquella época, pero podemos imaginarla sin esfuerzo y entender que era extremadamente reducida comparada con los actuales tiempos). Un forzado, después de aquellos diez años, estaba, indudablemente envejecido y sus condiciones físicas (y psicológicas) habían decaído notablemente para poder remar adecuadamente. Conclusión: un galeote con diez años de remo era, más que otra cosa, un estorbo y un gasto injustificable.

En cuanto a las condenas que los jueces dictasen a perpetuidad en galeras se dieron diversas Órdenes, la primera de las cuales (año 1653 / Felipe IV) especificaba que la pena para toda una vida, aún siendo así la condena, quedaba limitada a un máximo de diez años remando. Es decir, en el caso de que un juez dictase una condena a galeras de por vida, el condenado, realmente, no estaría cogido al remo más de diez años. Pero esta Orden no evitaba el que si un reo era condenado a otras penas accesorias estuviese en galeras más de una decena de anualidades, dependiendo el tiempo añadido según fuesen las dichas penas accesorias. Esto condujo de inmediato, aquel mismo año (1653), a diversas contrariedades y confusiones, lo que obligó a dictar nuevas Órdenes (o indicaciones), determinando que los forzados a galeras estaban obligados, no solamente a cumplir su primera condena, sino también las que posteriormente le fuesen aplicadas por nuevos delitos que cometieran.<sup>486</sup>

---

<sup>484</sup> Archivo del Arsenal Militar de Cartagena. Legajo número 23 / Folio 23.

<sup>485</sup> *Ibidem.*

<sup>486</sup> *Ibidem.*

Sorprendentemente, y esto ahora es absolutamente inadmisibile (en el siglo XVII no lo era), es que un individuo, aún teniendo incapacidades físicas y/o estuviese enfermo (salvo enfermedades contagiosas), así como psíquicas en muchos casos, aunque en ambas ocasiones tales incapacidades fuesen totalmente evidentes, podía ser condenado a galeras si cometía un delito que según las normas consuetudinarias tenían clasificado como tal. En el año 1611 (Felipe III) ya se había determinado que todo individuo que condenado a galeras alegase ser un inválido para remar había que ponerlo a disposición de los Capitanes de ellas (de galeras) y/u Oficiales de éstas, para que fuesen ellos, y no otros, los que decidieran al respecto, es decir, los que dijese sí o no al individuo que presentaba su alegación de invalidez para no remar, para no ser enrolado como galeote, y a partir de la opinión de Capitanes y Oficiales se decidía si el que alegaba iba o no iba al remo. Fueron bastantes las Órdenes que se emitieron para que los inválidos fuesen admitidos como galeotes a pesar de sus minusvalías. Es curiosa la Orden publicada en el mes de noviembre del año 1685 (Carlos II) que obligaba a alistar a cualquier condenado a galeras para remar en ellas, independientemente de que fuese o no un absoluto inútil para este menester.<sup>487</sup>

Sí es cierto que cuando el condenado llegaba a su destino de boga y alegaba estar enfermo, éste era sometido a un reconocimiento médico, pero una vez hecho tal reconocimiento, el condenado, tuviera o no taras demostrables y demostradas, no era, generalmente, eliminado por no ser apto para servir en galeras, sino destinado, bien para empuñar un remo de los que requerían un menor esfuerzo o bien para ejecutar otros trabajos de menor esfuerzo y menos peligrosos.

El llevar a toda esta chusma de condenados desde los lugares en los que habían sido sentenciados hasta los puertos en donde estaban amarradas las galeras en las que debían cumplir sus condenas era una muy complicada empresa. Un viaje pleno de contratiempos, de accidentes y muy peligroso. No es difícil imaginarse a un grupo de hombres (ladrones, maleantes, forajidos, asesinos, y etcétera, etcétera) cargados de pesados e hirientes grilletes de hierro, prácticamente inmovilizados por ello, recorriendo a pie largas distancias encadenados unos con otros en largas colleras humanas, con muy cortas raciones de comida (siempre insuficientes), mal vestidos (muchas veces casi

---

<sup>487</sup> Archivo del Arsenal Militar de Cartagena. Legajo número 23 / Folio 23.

desnudos), maltratados (vejados incluso) por sus conductores guardianes, etcétera, etcétera. Pensemos, por ejemplo, en un recorrido de estas características desde cualquier lugar del centro de Castilla, o de Extremadura, o de la Andalucía central, hasta llegar a cualquier puerto del norte o del Mediterráneo de España. Es a partir del siglo XVIII (primeros cincuenta años del mismo) cuando este tipo de desplazamientos, de transporte de galeotes, experimenta algunas, aunque breves, mejoras. En la segunda mitad del siglo XVIII todos estos hechos y situaciones desaparecieron, simplemente porque las condenas a galeras fueron en esa época cuando dejaron de existir. Los condenados, a partir de tal derogación, lógicamente, no eran destinados a remar en galeras, sino enviados a cumplir sus penas, sobre todo, en los Arsenalas navales y en los presidios españoles del norte de África.

Nos indica José Cervera Pery que los penados eran reunidos en las cárceles y que cuando ya había un número considerable de ellos eran enviados a los puertos de mar en los cuales habían de ser embarcados. Y hubo un tiempo en el que los futuros galeotes eran destinados, tal que así: al puerto de Málaga los procedentes de Galicia, de León, de Castilla la Nueva, y de las ciudades de Jaén, Córdoba y Sevilla; otros, también de Sevilla, los de Cádiz, y los extremeños de Badajoz, Coria y Plasencia, al Puerto de Santa María; a Cartagena fueron trasladados los condenados de Burgos, de Calahorra, de Cuenca, de Navarra, de Osuna, de Sigüenza, de Soria y de Toledo. Se procuraba al embarcarlos que no tuviesen relaciones de paisanaje, familia, etcétera.

Sobre galeotes, sus viajes hasta su destino para cumplir penas, y otras de sus vivencias, es muy interesante leer a Miguel de Cervantes Saavedra (Alcalá de Henares / Madrid 1547 – Madrid 1616) en su *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de La Mancha*, Capítulo XXII de la Primera Parte, titulado *De la libertad que dio Don Quijote a muchos desdichados* [chusma, galeotes] *que, mal de grado* [que en contra de su voluntad], *los llevaban donde no quisieran ir.*”

Vamos a transcribir aquí brevemente parte del pasaje cervantino respecto a como viajaban los galeotes hasta su destino, que, lógicamente, amplía más Cervantes en su obra, parte y capítulo citados:

... *don Quijote alzó los ojos y vio que por el camino que llevaba venían hasta doce hombres a pie, ensartados* [atados, sujetos] *como cuentas* [como cuentas de un

collar] en una gran cadena de hierro, por los cuellos, y todos con esposas a las manos [colocadas en las manos, en las muñecas]. Venían ansimismo [asimismo] con ellos dos hombres de a caballo y dos de a pie; los de a caballo, con escopetas de rueda,<sup>488</sup> y los de a pie, con dardos y espadas, y que así como Sancho Panza los vido [cuando Sancho Panza los vio], dijo: Esta es cadena de galeotes, gente forzada, del rey, que va a galeras.

¿Cómo gente forzada? --- preguntó Don Quijote --- ¿Es posible que el rey haga fuerza a ninguna gente [fuerce a alguien]?

No digo eso --- respondió Sancho ---, sino que es gente que por sus delitos va condenada a servir al rey en las galeras, de por fuerza [forzados].

Miguel de Cervantes Saavedra (segunda mitad del siglo XVI y principios del siglo XVII) así como su obra *Don Quijote de la Mancha* (Primera Parte, año 1605 / Segunda Parte, año 1615) fue contemporáneo, partícipe directo y un gran conocedor del mundo de las galeras y de la chusma de galeotes. Lo por él expuesto al respecto sobre todo ello en aquél Capítulo XXII citado, aún teniendo, como tiene, considerables rasgos en clave de humor y exageraciones, nos ofrece un perfecto conocimiento de aquella época tenebrosa del ambiente de galeras.

Las autoridades correspondientes disponían del llamado *Libro General de Forzados*. En él quedaban anotados diversos datos del reo: collera (grupo de condenados a galeras que llegaban encadenados juntos) en la que habían llegado al puerto de embarque y su lugar de procedencia, cantidad de forzados que habían arribado en dicha collera, incidencias detalladas que hubiesen sucedido a lo largo del camino de traslado, fecha y puerto en el que fueron recibidos, galera en donde serían embarcados para cumplir su pena, nombre (el condenado mentía muchas veces dando nombres y apellidos falsos) y descripción antropológica del futuro galeote (ello incluía estatura, complexión corporal, forma de su cara y de su nariz, posibles deformaciones corporales,

---

<sup>488</sup> Arma de chispa. Era un tipo de arma de fuego cuyo cebo se inflamaba con las chispas producidas al golpear un pedernal con el eslabón de una cadena. El pedernal es una variedad de cuarzo, compacto, lustroso y translúcido (deja pasar la luz pero no permite distinguir las figuras situadas detrás de él) en sus bordes, que contiene mucha sílice y que tiene la propiedad de dar chispas cuando es golpeado con un estabón de hierro de una cadena, o con un hierro similar. Antiguamente, en diversos lugares de La Mancha (y en otros lugares) los viejos fumadores (aún no existían ni las cerillas ni los mecheros) utilizaban para hacer fuego y encender sus cigarros el sistema del pedernal y el eslabón de una cadena, y como cebo algo de yesca (en este caso, una determinada clase de hierba, muy seca y machacada) en la cual prendía la chispa (todo ello lo portaban recogido en un pequeño contenedor parecido a una petaca). La petaca (actualmente no se utiliza) era un estuche que servía para guardar cigarros o tabaco picado.

cicatrices, marcas en su cuerpo hechas por decisiones judiciales, posibles mutilaciones, etcétera), color y forma de su pelo y barba, color de ojos, tez de su piel, edad, lugar de origen, estado civil, nombre de los padres, posibles antecedentes penales y penitenciarios, incidentes y comportamiento de todo el tiempo en que estuviera bogando en galeras, hospitalizaciones, tiempo en el que debía estar en galeras, recargo de condenas si las había, cambios en su persona si pasaba con el tiempo a remar como “Buena Boya”,<sup>489</sup> fugas si las hubo, libertad una vez ésta conseguida, muerte, etcétera. Generalmente, la libertad a quienes habían cumplido su condena se les daba en época invernal (de noviembre a febrero) y al condenado-liberado se le solía retener remando hasta que su galera llegaba al puerto de Cartagena, y con anterioridad, solamente en algunos casos concretos, en cualquier otro puerto de escala anterior al cartagenero.

Pero ¿cómo bogaban (remaban) en las galeras y en otras naves contemporáneas quienes tenían la misión de hacerlo? Además de otros, los piratas y corsarios. Es preciso explicar aquí, después de haber leído a Pedro Fondevila Silva, lo que era bogar (remar) a galocha o bogar a tercerol (ésta también llamada boga a la sensile). Eran maneras de desplazar embarcaciones por toda clase de mareantes, incluidos, lógicamente, corsarios y piratas.

### **Boga a galocha**

Consistía en que varios remeros por banco manejaban un solo remo. No hay fecha concreta de la introducción en España de este tipo de boga, pero se supone, casi con total seguridad, que fue en el año 1560.

### **Boga a tercerol o a la sensile**

Consistía en que cada remero de un mismo banco estaba obligado a manejar un remo por sí solo, perfectamente acompasado con los otros remeros del mismo banco. En los inicios del siglo XVI las galeras bogaban a tercerol. En legua catalana la navegación a tercerol se conocía como “a tres tires”.

En ambas formas de remar, galocha o tercerol, iban tres remeros por banco. La diferencia estaba en que el remar a tercerol suponía tres remeros en cada banco

---

<sup>489</sup> Repetimos nota. “Buenas Boyas”: remeros libres, voluntarios, que cobraban por bogar y recibían una mejor ración de comida. También lo eran esclavos (pero en menor porcentaje) que habían ejercido como marineros, y algún que otro forzado (igualmente, en escaso número).

manejando cada uno de ellos un remo, mientras que en la boga a galocha iban el mismo número de remeros (podían ir más, incluso hasta siete, dependiendo del tipo de galera), pero solamente con un remo para todos. Es decir, varió el sistema, disminuyendo la cantidad de remos, pero no variando el número de remeros. Y también hubo modificaciones en la construcción de los remos, que estaban hechos de madera de haya, ya que con el sistema de boga a galocha, éstos (los remos) hubo que hacerlos más gruesos y de más resistencia, porque con el nuevo sistema habían de soportar la fuerza de tres, de cuatro, o de más hombres, según el caso, en lugar de uno (lógico). Consecuencia, y consecuencia importante, por la introducción de la boga a galocha en sustitución de la boga a tercerol, fue la de ampliar el espacio libre en la nave y la disminución del peso soportado por la misma. Menos remos, aunque más grandes, pero la proporción final era de menos peso. Cuando la boga era a tercerol o sensile los remeros utilizaban tres tipos distintos de remos en cuanto a longitudes y pesos se refiere, bogando a galocha todos los remos de una galera eran iguales, por lo que hay otra consecuencia, no menos importante, antes (tercerol), más y distintos remos de repuesto para suplir posibles roturas u otras eventualidades, ahora (galocha), menos remos de repuesto. Resultado definitivo: menos volumen y peso en beneficio de la embarcación y de sus tripulantes y/o pasajeros.

Si se bogaba a galocha, como ha quedado dicho, cada remo era manejado por tres o más hombres. El primer remero de cada uno de los remos de una galera, el sentado más cercano a la crujía,<sup>490</sup> tomaba el remo por el *puño* o *bogavante* (así se llamaba el extremo del remo contrario al de la *pala* y también el remero que ocupaba este lugar), con su mano cerrada y apretando dentro de ella el remo. El resto de remeros, ya si eran dos, tres o más, no podían cerrar la mano sobre el remo, porque este iba aumentando de grosor según en su construcción se iba acercando hacia el extremo de la *pala*. Para evitar este inconveniente, que de hecho lo era, porque los remeros con sus manos sin cerrar se veían obligados a ejercer menos fuerza sobre el *guión* (parte central del remo) al bogar, en los remos se colocaban clavadas (salvo en el lugar *bogavante*) una especie de asas de madera (más delgadas que el propio remo, lógicamente) que se conocían como *manillas*, *manetas*, *asidores* (no asideros) y/o *maniguetas*, y sobre estas asas los remeros sí podían cerrar sus manos y transmitir más fuerza sobre el remo. Además, estaban las *galavernas*, que eran unas tablas, igualmente de madera de haya, colocadas a

---

<sup>490</sup> Paso de proa a popa en la cubierta de un buque.

cada uno de los dos lados de cada remo para la protección de éstos en su rozamiento contra el *escálaro*<sup>491</sup> y la *postiza*.<sup>492</sup>

Dice Pedro Fondevila Silva: “*Inicialmente, el cambio en el tipo de boga no acarreó modificación en el número de chusma (conjunto de galeotes). En el banco en que antes iban tres remeros manejando sendos remos, ahora continuaban los tres remeros, pero manejando uno sólo.*”<sup>493</sup>

En las galeras el Cómitre era el que se encargaba de la vigilancia, castigo, dirección, etcétera, de los remeros forzados (galeotes / chusma). El Cómitre, para desempeñar sus funciones utilizaba un látigo de cuero que se denominaba *rebenque*.

Los galeotes iban amarrados a los bancos que ocupaban por uno de sus tobillos mediante unos trozos de cadenas (llamadas *brancas*) de doce eslabones cada trozo. Los forzados y los esclavos siempre iban amarrados, los *Buenas boyas* no en todo momento, pero sí con frecuencia (después veremos las definiciones de estos grupos de galeotes).

El tobillo del remero iba sujeto por un aro de hierro llamado *calceta* o *manilla*, que rodeaba al mismo en toda su extensión, y este arco de hierro iba a su vez cogido a la *branca*. El tobillo en el que al remero se le colocaba la *calceta* o *manilla* y con ella se le aprisionaba, era el de la pierna más cercana a babor o estribor de la nave, según el caso, por lo que al ver al remero con su *calceta* o *manilla* colocada se podía saber en que lado concreto de la embarcación iba bogando, teniendo en cuenta, no lo olvidemos, que los remeros bogaban siempre de espaldas a la proa (salvo los espalderes) de la nave y mirando hacia popa.<sup>494</sup>

Solamente los espalderes<sup>495</sup> bogaban de espaldas a popa y con las cabezas en dirección proa. Los espalderes y los alieres<sup>496</sup> eran los únicos remeros a los que se les

---

<sup>491</sup> *Escálaros*. Estacas pequeñas de madera, conocidas también como *toletes*, encajadas en la borda (parte superior del costado de un barco / en este caso en galeras y galeotas) para atar en ellas los remos. El remo iba atado al *escálaro* mediante el *estrobo*, que era un trozo de cabo (cuerda, en marinería siempre cabo) unido en sus extremos y que servía como de argolla (arco metálico grueso), y que, además de otros usos posibles, se empleaba, como hemos dicho, para sujetar el remo.

<sup>492</sup> *Postiza*. Obra muerta que se colocaba en los costados de las galeras y galeotas para aumentar su manga (anchura) y colocar en la misma los remos en posición ventajosa.

<sup>493</sup> FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Ibidem* (p. 29).

<sup>494</sup> FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Ibidem* (pp. 27–28).

<sup>495</sup> Espalderes. Remeros de galeras que regulaban los movimientos de los demás remeros. Iban colocados de espaldas (de ahí la denominación de espalderes) a la popa de la galera para poder ver y gobernar a los

suministraba ración de *Comida de Cabo*. Hagamos un inciso para explicar exactamente quienes eran los Cabos en la Marina, en los barcos militares (muchas veces en corsarios). En las embarcaciones corsarias, no militares, así como en las de piratas, había establecida, era necesaria, una jerarquía en sus tripulaciones, pero no como lo era en las naves militares.

Son muchas las definiciones que existen de Cabo referentes a la Marina. Relacionadas con la misma podemos ver diversas: **Cabo de cañón** “Soldado o marinero que maneja una pieza artillera y dirige a los que la sirven.” **Cabo de guardia** “El cabo o marinero que manda un pelotón de marinería destinado a montar guardia a bordo o en algún paraje o destacamento.” **Cabo de mar** “En la Marina de Guerra el que ejercía funciones análogas a los cabos del ejército de tierra.” **Cabo de marinería** “El que en los buques de guerra de la Marina es de una clase superior.” **Cabo de luces** “El cabo encargado del cuidado y vigilancia de las luces de a bordo.” **Cabo de fogones** “El que está encargado de la vigilancia de las cocinas.” **Cabo de maestranza** “El encargado en la Marina de dirigir una brigada de obreros.” **Cabo de blanco** “El carpintero de blanco que sigue en categoría al capataz más antiguo (del mismo oficio).” Se dedicaban los Cabos de blanco a realizar trabajos en el interior de las embarcaciones: camarotes, muebles, puertas, etcétera. **Cabo de ronda** “El que manda una patrulla de noche.” **Cabo de trozo** “En los buques de la Marina de Guerra individuo que está al frente de cada grupo o trozo de marinería en que se divide orgánicamente la dotación para distintos servicios de a bordo, tales como auxilio, limpiezas, guardias, etc.” **Cabo de varas** “Presidiario encargado de la vigilancia de un pelotón de confinados.” **Etcétera.**<sup>497</sup> En general y actualmente, un Cabo es un individuo (militar) de la clase de tropa inmediatamente superior en jerarquía a un soldado.

---

demás remeros, que los veían de frente, marcando ellos (los espalderos) con su remo el compás de boga de todos ellos.

<sup>496</sup> Alieres. Eran soldados pertenecientes a la Marina. Iban ubicados en los costados de la nave, a unos dos metros de distancia de los bordos, y desde ese lugar defendían la embarcación en caso de enfrentamiento bélico. Si hacemos referencia a los años de la Batalla de Lepanto (1571), los alieres y proeles iban colocados a proa y popa de la galera para desde estos dos lugares dirigir el abordaje y la defensa del navío. En marinería el término proel tiene varias definiciones, una de ellas es la del marinero que en cualquier tipo de nave maneja el remo de proa.

<sup>497</sup> *Enciclopedia Universal Sopena – Diccionario Ilustrado de la lengua española* / Tomo II / páginas 1468 y 1469 / Editorial Ramón Sopena, S. A. Barcelona, 1974.



Otros profesionales del mar fueron, con independencia de estos nombrados, los Consejeros, unos individuos que conocían muy bien las costas por las que navegaban, en unos tiempos cuando los desplazamientos de galeras eran preferentemente de cabotaje. Eran éstos, los Consejeros, los que hoy podríamos denominar Prácticos de Costa. Sabían mucho (o todo) sobre las corrientes marinas, abrigos para barcos, ubicación de todos los puertos en donde pudiesen estos recalar, etcétera. Los piratas berberiscos fueron unos perfectos conocedores de las costas mediterráneas españolas.

La navegación a galocha aportó, entre otras cosas, unas buenas ventajas, tanto económicas como de complicadas gestiones para conseguir *Buenas Boyas* (recordamos, remeros pagados), porque en cada remo, con varios remeros cogidos al mismo, con que sólo uno de ellos fuese un *Buena Boya* era suficiente (el bogavante), en tanto en cuanto que en la navegación a tercerol o sensile, como cada hombre manejaba un remo diferente que los otros, cosa que debía hacer perfectamente sincronizado con ellos, las dificultades eran mayores (esta manera de bogar acompasados unos con otros con remos distintos requería más tiempo de práctica y más complicaciones que con la boga a galocha). En realidad podría afirmarse que navegando a tercerol o sensile cada remero debía ser un bogavante.

Los bogavantes, y no solamente éstos, sino todos los galeotes de cada banco, para hacer un buen trabajo de remo estaban obligados a conocer y muy bien el oficio de remar, pero, especialmente los primeros, por lo cual, éstos requerían más práctica (más oficio) que el resto de hombres dedicados al remo. Los bogavantes solían ser los considerados *Buenas Boyas*. Era imprescindible que entre todos ellos hubiese compenetración, coordinación, comprensión en mayor o menor grado, porque, sin duda, el buen funcionamiento de una galera dependía de estas circunstancias, y de las buenas maneras y del trato y forma de dirigir y ordenar a los galeotes por el Cómitre de la nave. Cómitre y galeotes debían coordinar sus comportamientos, acciones y trabajo para que la nave funcionase correctamente. En las galeras el Cómitre era el que se encargaba de la vigilancia y castigo de los galeotes.

Fondevila Silva hace otras precisiones sobre bancos y remeros, ubicación de éstos en la galera en relación con el fogón (lugar donde se hace lumbre en las cocinas) y con el esquife (cualquiera de los botes o canoas que se llevan a bordo de los buques),

etcétera, pero de ello hacemos omisión por considerar que no es preciso comentarlo en este nuestro trabajo.

El sistema habitual de navegar a remo era el de *cuarteles*. Se denominaban de este modo a cada uno de los dos grupos de remeros en que estaban divididos los galeotes que bogaban y que se alternaban en su trabajo. Mientras que uno de esos dos grupos remaba el otro comía y descansaba, y así, sucesivamente, se iban alternando en su labor de bogar. El tiempo que cada grupo permanecía remando era de hora y media, equivalente a “*tres ampolletas*”<sup>498</sup> (Fondevila Silva).

Explica este autor que “...cuando se bogaba a cuartel, el cuartel que no bogaba afrenillaba<sup>499</sup> los remos...” Es decir, los remeros que comían o descansaban, levantaban sus remos subiendo su *pala* y bajando el *guión* hasta que su empuñadura rozaba el *sostre*,<sup>500</sup> atándolos con cabos que tenían el nombre de *frenillos*. Esta operación se realizaba también cuando se navegaba a vela con buenos vientos.

Los remos tradicionales de aquellos tiempos se construían con madera de haya (ya dicho), por ser esta más flexible y resistente que otras. El remo se componía de cuatro partes (ya comentadas), empezando por el extremo contrario a la *pala* y más cercano a la crujía: *puño*, *guión*, *caña* y *pala*. La *pala* servía para impulsar las embarcaciones ejerciendo sobre ellas con el resto del remo la fuerza oportuna sobre el agua para desplazar el barco. Las dimensiones, más o menos exactas de los remos, eran de 2 metros de largo, los más pequeños, y los de mayor longitud bien podían llegar hasta los 12 metros.

Y... ¿quién era el remolar? Pues, simplemente, el carpintero que hacía remos. También se llamaba remolar al taller en el cual se fabricaban los remos, pero aquí nosotros nos referimos a la primera de estas dos definiciones.

El remolar era un Oficial de maestranza de galeras. Tenía un ayudante al que se denominaba remolarote. Entre ambos labraban el tronco de haya (*astilla* llamaban a este tipo de tronco maderero) del cual hacían el remo. No era un trabajo fácil, porque la pieza fabricada necesariamente tenía que estar perfectamente equilibrada en cuanto a su

---

<sup>498</sup> Ampolleta: reloj de arena.

<sup>499</sup> Afrenillar, atar con cabos llamados frenillos.

<sup>500</sup> Nombre que en las antiguas galeras se le aplicaba a sus cubiertas.

peso y punto de apoyo para que su uso fuese lo más correcto y positivo posible. Para conseguir un remo bien equilibrado, el remolar y el remolarote utilizaban láminas de plomo de distintos tamaños.

### **e) Marinas Auxiliares**

Vamos a hablar de lo que fueron las Marinas Auxiliares, o lo que podemos denominar con ese nombre. Eran estas Marinas la consecuencia de transformar embarcaciones mercantes en buques de guerra. Ello se hacía en todo caso teniendo muy en cuenta una serie, no corta, de determinadas circunstancias tratadas en unas Conferencias relacionadas con los Ejércitos de Tierra y Armadas de diversos países participantes en ellas. Una de estas conferencias se celebró en La Haya en 1899,<sup>501</sup> siendo el asunto Marinas Auxiliares una de las cosas allí discutidas. Otra, la II Conferencia de Paz, que también tuvo lugar en La Haya (18 de octubre de 1907), en la que se insistió sobre los mismos temas. En ambas Convenciones, o Conferencias, participó España.

Quienes hacían la guerra en corso, es decir, los corsarios, vistos como conjunto, no dejaron de ser una Marina Auxiliar. Los buque mercantes, transformados en embarcaciones de guerra, es decir, transformados como verdadera Marina Auxiliar, no obstante, desempeñaron funciones corsarias en no pocas ocasiones. Así, pues, vamos a considerar a unos y a otros tal que Marinas Auxiliares.

En esta Conferencia de paz de octubre de 1907 quedaron meridianamente claros todos aquellos requisitos que había que cumplir para efectuar las transformaciones de barcos mercantes en barcos de guerra: las naves modificadas deberían en todo caso estar bajo el directo mando e inspección, y responsabilidad, del Estado del cual portasen bandera, y los capitanes de tales buques estarían siempre al servicio de dicho Estado, así como el personal marino quedaría, en cualquier circunstancia, supeditado al cumplimiento de las disciplinas militares. Y los buques transformados estarían obligados a llevar en sitio visible unas señales que pudiesen identificarlos como tales, señales de identificación diferentes a las de los barcos de guerra de su propio país. Los barcos modificados sería obligatorio que quedasen registrados en las listas de naves de

---

<sup>501</sup> VII Conferencia (o Convención) de la Haya (Holanda). Se celebró del 15 al 31 de julio de 1899. Entre los países participantes estaba España.

la flota militar de su Estado. Asimismo, las embarcaciones transformadas de su cometido mercantil al de guerra, eran responsables de observar y respetar, sin excusas posibles, las costumbres militares en caso de guerra.

No hubo un acuerdo unánime en lo referente a que estas modificaciones de buques pudiesen llevarse a cabo en alta mar. Tampoco hubo acuerdo de lo mismo en la Conferencia de paz de 1907, de La Haya, ni tampoco en otra similar celebrada en Londres en el año 1909, en la que se volvió a tratar el asunto, al mismo tiempo que aquí se negó, siendo un asunto de importancia vital, sobre las modificaciones, en este caso retransformaciones, de buques de guerra en buques comerciales (es decir, lo mismo pero al revés).

El Manual de Oxford de 1913, del Instituto de Derecho Internacional, en relación a estos asuntos, subscribió algunas normas, tales como que una embarcación mercante no podía ser transformada en nave de guerra por gentes beligerantes sino lo hacían en sus propias aguas jurisdiccionales, o en los países que fuesen aliados suyos y que tal como ellos fueren asimismo beligerantes. También podían hacer la transformación en aguas jurisdiccionales de sus propios enemigos, como, igualmente, en aguas de territorios por ellos ocupados, con sus ejércitos.<sup>502</sup> El Artículo 10 del citado Manual dice que los buques, en tanto en cuanto que durasen las hostilidades entre unos y otros países, ninguno de ellos podría transformar sus embarcaciones mercantes, tanto públicas como privadas, en buques de guerra, ni viceversa.

Así pues, fue la Marina Auxiliar importante elemento para la defensa de las naciones que dispusieron de ella. Fue esta Marina una reserva de guerra. Y los buques que quedaban para ello destinados pertenecían a Compañías navieras con las que el Gobierno del país correspondiente había establecido un acuerdo.

España, como tantos otros países, tuvo que contar con una Marina Auxiliar cuando precisó de ella, no únicamente por necesidades logísticas de materiales, sino también de personal. Pero, aunque España en su momento recurrió a una Marina Auxiliar formada netamente con barcos y tripulantes privados, todo quedaba, lógicamente, bajo control militar. Un Decreto dictado por el entonces Ministerio de Marina, de fecha 22 de noviembre de 1946, disponía y con urgencia, entre otras

---

<sup>502</sup> Artículo 9 del Manual de Oxford de 1913.

cuestiones, la ordenación, con todas las circunstancias que ello suponía, de una reserva naval de personal no militar, es decir, hombres adecuados para una Marina Auxiliar. El objetivo del Ministerio era el de tener un determinado conjunto de personas aptas y disponibles para prestar en la Armada española aquellos servicios directamente relacionados con sus trabajos y con sus aptitudes físicas y mentales en la vida civil. El Gobierno de España estableció, cuando hubo de hacerlo, contactos con Compañías navieras que dispusieran de unos buques determinados (abandonados y matriculados en España), para disponer de estos en caso preciso, pero que fuesen naves propiedad de españoles y no de extranjeros. Estos buques, no obstante, debían de reunir una serie de requisitos que determinaba el propio Ministerio de Marina. A los propietarios de estos barcos, si llegaba el caso de tener que ser utilizados por la Armada española, el Gobierno español debía de indemnizarlos, de mutuo acuerdo, con una concreta cantidad de dinero, y en caso de no haber acuerdo, por lo que después de una tasación pericial se determinase.

En su Artículo 12, este Manual de Oxford de 1913, del Instituto de Derecho Internacional, explica, taxativamente: *El corso está prohibido.*

El Tratado de Washington de fecha 6 de febrero de 1922 entre los Estados Unidos de América, Gran Bretaña, Francia, Italia y Japón, determinaba<sup>503</sup> que *No se hará, en tiempo de paz, ninguna instalación preparatoria sobre los barcos mercantes para su conversión en buques militares. No obstante, se les permitirá reforzar sus puentes para poder montar en ellos cañones que no pasarán de un calibre de 6 pulgadas (152 milímetros).*

Con anterioridad a aquellos eventos fueron muchas las naciones que unilateralmente obligaron a sus Compañías navieras a transformar sus flotas, o parte de ellas, en naves de guerra, así como también que cuantas Navieras estuvieren ubicadas dentro de sus territorios nacionales quedaban obligadas a construir sus embarcaciones, tanto de carga como de pasajeros, dentro del mismo territorio, de tal manera que si llegaba el caso poderlas transformar sin muchos problemas y con rapidez de naves civiles a barcos bélicos. Es decir, Marinas Auxiliares o mixtas, que en definitiva era un armamento en corso.

---

<sup>503</sup> Tratado de Washington de fecha 6 de febrero de 1922. Artículo 14.

En países tales como Inglaterra, Rusia (ante la posibilidad de un enfrentamiento bélico con Inglaterra) o Prusia, hubo ocasiones en que sus Compañías Marítimas Comerciales tuvieron que comprometerse y asumir obligaciones que era al Estado a quien correspondía hacerlas, tal, precisamente, como la entrega de sus barcos a dicho Estado a cambio de unos pagos en concepto de subvención o alquiler, constituyendo de este modo Marinas Auxiliares. Barcos construidos para la paz pero diseñados para la guerra. Fueron decisiones tomadas por Decreto, Prusia, año 1870,<sup>504</sup> e Inglaterra en el año 1887. Otro tanto hicieron Alemania, los Estados Unidos de América, Francia, Grecia y otros más.

Guerra hispano-americana de 1899. Guerra entre rusos y japoneses de 1904. Primera guerra mundial (1914) y Segunda guerra mundial (1939), así como en otras guerras. En ellas no fueron pocos los barcos mercantes transformados en naves de guerra, pasando a ser así Marina Auxiliar (un tipo de corso).

Visto todo lo anterior hay que volver a preguntarse qué era el corso y que eran los piratas, y que diferencias existían entre uno y otros, pero de ello ya dimos nuestra opinión. Ahora, la pregunta sería ¿las Marinas Auxiliares, eran corsarias o eran piratas, o las dos cosas a la vez? Las Marinas Auxiliares tenían un poco, o un mucho, de ambas actividades. Estaban compuestas por personal militar y personal civil al mismo tiempo, barcos que habían sido comerciales y ahora eran naves militares, con o sin *Patente de Corso*, pero que actuaban como corsarios, etcétera. Las opiniones sobre si eran “chicha o si eran limoná” (perdón por la expresión) fueron siempre contradictorias, dependiendo ello de cual fuese el país que opinaba, como, igualmente, las normas jurídicas no coincidieron como hubiese sido lo más práctico y lógico. No podían tener los mismos criterios al respecto países talasocráticos como las naciones continentales.

Las Marinas Auxiliares fueron, queramos o no queramos, una piratería disfrazada y no unos corsarios tal y como fueron éstos. En cualquier caso, *Animus lucrandi* y *Animus furandi* (ya explicados).

Hemos de reconocer y admitir que los corsarios, por su posesión de una *Patente de Corso*, eran como unos agentes del orden, como unos policías del Estado, que les

---

<sup>504</sup> Prusia por Decreto de fecha 24 de julio de 1870.

facilitó dicha patente. Eran, los corsarios, tales que unos miembros más del global de las fuerzas públicas de una nación. Los armados en corso eran legítimos representantes oficiales del Estado que los autorizó para que actuasen en su nombre y para su beneficio. Y como tales representantes asumían riesgos y ventajas, como cualquier otro individuo al servicio de un Estado. El corso atacaba, luchaba, contra los enemigos de su nación y contra los que apoyaban a éstos. ¿Qué diferencia había entre un corsario y un individuo que se alistó voluntario, o lo alistaron, en un Cuerpo del Ejército de Tierra de cualquier país? Eran, menos o más, una misma cosa. El corsario asumía, bien o mal, con su oficio, los riesgos de la guerra, el soldado voluntario también. El soldado atacaba y se defendía, el corso, igualmente. Ambos eran útiles con sus recíprocas acciones para defender un territorio, con la diferencia de que el soldado lo hacía por tierra y el corsario lo hacía sobre el agua. Por lo tanto, era legítimo que un país tuviere sus corsarios de la misma manera que tuvo sus soldados. Y, asimismo, fue perfectamente lógico, justo y legal, que España en su momento no estuviese de acuerdo ni firmase la *Declaración de París*, que el paso del tiempo y el cambio de circunstancias de diversa índole le obligaron a aceptar y firmar posteriormente. Cualquier nación estaba perfectamente legitimada para buscar y estar de acuerdo con quienes pudiesen defenderla, incluidos soldados y corsarios, aunque con ello, en el caso del corso, tuviese que asumir complicaciones y riesgos normales y lógicos, e ilógicos si se presentaban. Los corsarios fueron fuerzas auxiliares de los Estados (tal que unas Marinas Auxiliares, como hemos dicho), más o menos honradas, pero al fin y al cabo necesarias, según circunstancias, para unas naciones más y para otras menos, precisas para los países que los contrataron y a los que se les facilitó el más importante e imprescindible elemento para que ejecutasen su trabajo dentro de la más absoluta legalidad (al menos en teoría y sobre el papel): la *Patente de Corso*.

Hay algo que, sin ser estrictamente corsarismo, es oportuno comentar. Se trata de la cesión, en calidad de préstamo, de barcos de guerra, algo no poco habitual en tiempos ya pretéritos y que fue cosa tratada en determinadas *Ordenanzas* y Reglamentos de Armadas de algunos países, en donde se especificaban las condiciones para efectuar tales préstamos. Verbigracia, en el Reglamento francés datado el 5 de diciembre de 1691<sup>505</sup> se disponía la prohibición más absoluta de hacer préstamos de

---

<sup>505</sup> Ver en *Nouveau Code des prises* (Nuevo Código de las presas). Tomo I /pág. 143. Incluye también otras Reglamentaciones ajenas a estas prestaciones.

naves cuyo propietario fuese el rey (naves que sobrepasaran un armamento de más de 41 cañones). Los barcos con una potencia de fuego inferior (menos de 41 cañones), tales como fragatas<sup>506</sup> y brulotes,<sup>507</sup> sí podían ser prestados, pero por un tiempo limitado y en todo caso si estaban en condiciones perfectas para navegar, y que estuviesen carenados y aparejados convenientemente, así como, igualmente, armados, aunque con menos de los 41 cañones mencionados, y con la pólvora y municiones adecuadas. Los salarios a la marinería debían ser abonados por el Armador, como también los alimentos necesarios para los Oficiales y para los marineros. A cargo del rey iban los dineros a pagar a la Oficialidad y a los guardiamarinas que navegaban a bordo. Ni los Oficiales ni la tripulación recibían cosa alguna que estuviera relacionada con el botín que apresasen a lo largo de toda la campaña para la que fueron embarcados. Lo de barcos prestados era, pues, una modalidad de corsarismo, era, lo que podemos denominar, el corso público, el corso oficial. Una modalidad más de Marina Auxiliar.

#### **f) Francobordo, Borda Libre o Disco o Marca Plimsoll**

Al hablar de carabelas y de naos hemos dicho que haríamos algunos comentarios sobre lo que es el Francobordo o Disco o Marca Plimsoll, y es lo que vamos a hacer ahora:

El el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de la Organización Marítima Internacional (OMI / surgió en el siglo XX auspiciado por la ONU), el Francobordo o Disco Plimsoll, o Marca Plimsoll, fue definido como: *La distancia medida verticalmente en el centro del buque, desde la intersección de la cara superior de la cubierta de francobordo con la superficie exterior del forro, hasta la línea de carga correspondiente*. Nos parece, francamente, una complicada definición para quienes no somos profesionales de la marinería. Mejor es, creemos, decir que Francobordo es la distancia existente entre la línea de flotación de una nave y su borda (borde superior del costado de un barco). En concreto, es la distancia (vertical) que hay entre la cubierta superior estanca (la cubierta situada más arriba que las demás, si el barco tiene varias, y que está cerrada, sellada, taponada, etcétera, para evitar filtraciones de agua y de otros líquidos) y la línea de máxima carga.

---

<sup>506</sup> Fragata. Barco de tres palos con cofas (mesetas o plataformas colocadas en los mástiles / palos) y vergas (perchas) en todos ellos. (Ya se definió con detalles en Otras embarcaciones utilizadas... etc.).

<sup>507</sup> Brulote. Embarcación cargada de materias combustibles para incendiar buques enemigos.



Todos los barcos tienen un límite de carga, es decir, una limitación para transportar mercancías, y ese límite, por seguridad, no puede (o no debe) sobrepasarse. Tal límite está indicado (pintado) en el costado de la nave por medio de un disco (es una marca esquemática) que lo cruza una línea horizontal que señala (que fija) el máximo calado<sup>508</sup>(o mínimo francobordo) autorizado de dicha nave. Este disco es el denominado, oficialmente, “Disco de Francobordo”, y en honor a su inventor lo llamamos también “Disco Plimsoll” o “Marca de Plimsoll.”<sup>509</sup>

El francobordo está formado por un anillo, como acabamos de decir, pintado en el costado de las embarcaciones; este anillo tiene 300 milímetros (12 pulgadas) de diámetro por su parte exterior y 25 milímetros de ancho (1 pulgada). Ese anillo está atravesado por una línea horizontal de 450 milímetros (18 pulgadas) de longitud y 25 milímetros de anchura (1 pulgada)--(la misma anchura del anillo). El borde de la parte superior de tal línea horizontal transcurre exactamente por el centro del anillo. La parte central del anillo irá colocada en el centro del costado del buque, e, igualmente, a mitad del francobordo que tenga asignado el barco, medida esta distancia verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta. Tal vez un poco complicado.

Ciertamente, ni los corsarios ni los piratas sabían lo que era el Disco Plimsoll, puesto que ellos fueron anteriores al año 1875 que es cuando este fue puesto en uso.

¿Pero los piratas y los corsarios, y otros navegantes contemporáneos, necesitaron la Marca Plimsoll para sus complicadas y arriesgadas navegaciones? No disponemos de estadísticas que especifiquen las causas de embarcaciones hundidas a los largo de aquellos tiempos, de las épocas de corsarios y de piratas. Pero de disponer de tales estadísticas comprobaríamos que los hundimientos de buques por exceso de carga fueron pocos o muy pocos. Y no nos referimos solamente a singladuras de cabotaje, sino a grandes transportes marinos a través de grandes mares y océanos. Hundimientos sí, por diversas circunstancias; hundimientos por exceso de carga pocos. Porque los nautas, todos, incluidos piratas y corsarios, ejecutaban su trabajo en base a

---

<sup>508</sup> Calado: profundidad a la que llega la quilla de una embarcación. La quilla es la pieza longitudinal que va por su parte inferior desde la popa a la proa de una nave y que constituye la base y sostén de toda su armazón. (Ya se definió).

<sup>509</sup> Samuel Plimsoll, parlamentario británico que lo era en el año 1875. Fue quien impuso en los barcos el Francobordo, que empezó a usarse en el año 1875.

un conocimiento empírico y sabían perfectamente donde estaba el Francobordo sin conocerlo.

Hemos querido comentar el invento del parlamentario británico Samuel Plimsoll, porque aún siendo algo alejado de piratas y corsarios, alejado en el tiempo y en su utilización como cosa conocida, estuvo cercano en su espíritu, ya que la marinería de entonces, incluidos piratas y corsarios, conocían sin conocerlo el Disco Plimsoll.

## 6) Acontecimientos significativos

### a) La actuación pirática de un aragonés provoca la *Guerra de los dos Pedros*<sup>510</sup>

Creemos conveniente recordar y resaltar aquí la malevolencia de uno de los casos poco encomiables de la Marina del Reino de Aragón siendo su rey Pedro IV “El Ceremonioso”. El ataque, claro ejercicio de repulsivo pirateo, que navíos catalano-aragoneses del intrigante monarca ejecutaron (año 1356) contra naves genovesas que estaban ancladas dentro del puerto de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) y que dieron origen a la *Guerra de los dos Pedros*.

Es oportuno hablar aquí de la falta de ética y de respeto que allá por aquel año (1356) llevó a cabo alguien (el capitán-marino aragonés *mossé frânces de empo lopez*)<sup>511</sup> que, si no corsario como tal, sí que lo era como súbdito del rey de Aragón, Pedro IV “El Ceremonioso” (“Pere el del punyalet / Pedro el del puñalito”) – (reinó entre los años 1336 y 1387 / había nacido en Balaguer en 1319 y falleció en Barcelona en 1387). Aquel hecho marinerío (acción pirata) provocó la llamada *Guerra de los dos Pedros* (1356-1369), entre el monarca aragonés y el legítimo rey de Castilla y León,

---

<sup>510</sup> Ver en el Apéndice Documental: *Crónica del Rey don Pedro primero de este nombre en Castilla y León*.

<sup>511</sup> Mosén. En este caso, título que se les otorgaba a los nobles de segunda clase en el antiguo Reino de Aragón. También, título que recibían los clérigos en aquel reino en aquellos tiempos. El cronista Pedro López de Ayala le da aquí a Mosén Francés el nombre de *mossé frânces de empo lopez* (Capítulo VII / Año Séptimo) y *mossen frances de enporo lopez* (Capítulo IX / Año Séptimo), en su *Crónica del Rey don pedro primero de este nombre En Castilla y Leon*. Pedro López de Ayala fue un importante personaje de su tiempo, con diversos e importantes cargos políticos, entre los que hay que destacar el de Canciller; fue cronista de cuatro reyes castellano: Pedro I, Enrique II, Juan I y Enrique III. El historiador español y cronista oficial de Aragón, Jerónimo Zurita y Castro (Zaragoza 1512-1580), lo llama *Mossen Frances de en Perellos* (Capítulo VI / Año Séptimo) y *Mossen Frances de emPero Lopez* (Capítulo VII / Año Séptimo), en su obra *Enmiendas y advertencias a las cronicas de Pedro Lopez de Ayala*. (Ver en Apéndice documental). Son diferencias más o menos notables de los nombres, seguramente como resultado de las copias y recopias hechas en cada momento por los diversos amanuenses. Nosotros, las veces que lo nombremos será como Mosén Francés o Francisco de Perellós.

Pedro I (“El Justiciero”, que no “El Cruel”), evento bélico que terminó con el degollamiento del soberano castellano-leonés en Montiel, en la noche del 23 al 24 de marzo de 1369, en manos de su hermanastro, el bastardo e ilegítimo Enrique II. Pero dejemos estas consideraciones medievales, ajenas a nuestro trabajo, para referir las también del medievo sobre aquel ataque pirático de aragoneses contra castellanos.

Pedro IV seguramente fue el rey más cizañero, intrigante, conspirador, astuto, impresentable y falto de escrúpulos de cuantos reyes portaron sobre su testa la Corona de Aragón (también tuvo, lógicamente, cosas buenas<sup>512</sup>). “Pere el del punyalet” y por encargo del monarca francés Juan II “El Bueno” (1319-1364 / reinó a partir de 1350)<sup>513</sup> (Francia e Inglaterra estaban en guerra) construyó diez galeras y un leño<sup>514</sup> (hay autores que erróneamente indican que fueron solamente diez galeras, pero fueron diez galeras y un leño, según el más cercano y fiable de los contemporáneos de la época, el Canciller Pedro López de Ayala).<sup>515</sup>

El contrato firmado, no de venta, sino de utilización de las naves encargadas, no dejaba de ser un acuerdo leonino en contra de “El Bueno” rey Juan, según podemos ver:

Firmaron el acuerdo en Barcelona el día 8 de enero del 1356, haciéndolo por parte de Francia el Conde de Armagnac<sup>516</sup> y por parte de Aragón Bernardo de Cabrera.<sup>517</sup> Pedro IV se comprometía con aquel contrato a armar aquella flotilla con gentes suyas, a cambio de recibir de los franceses mil florines al mes por cada galera, y el bizcocho<sup>518</sup> normal para tales circunstancias, con la obligación además por parte

---

<sup>512</sup> Hábil diplomático, apoyó la cultura, fundó la Universidad de Huesca, incrementó el poder real y sus dominios en el Mediterráneo, bajo su reinado los almogávares conquistaron para Aragón los Ducados de Atenas y Neopatria, e instituyó la Generalidad en las Cortes (actual *Generalitat*), etc.

<sup>513</sup> Este Juan II (fue el suegro del rey de Navarra Carlos “El Malo”) perdió su guerra contra los ingleses y capturado por éstos murió encarcelado en Inglaterra.

<sup>514</sup> El leño fue una nave que puede considerarse como una continuación del lemus (también llamado *lignum*). El leño era de mayor porte que las galeras y como fuerza motriz llegaba a armar hasta 40 remeros (de 6 a 20 por banda), aparte del velamen, El lemus era una embarcación para el comercio y para el transporte, en un principio de bastante porte, utilizada en el Mediterráneo en los inicios de la Edad Media, de dos palos y de tres velas latinas y una cuarta agrandada por medio del palo trinquete (en este caso, palo de proa, que es el ubicado en la parte delantera de la embarcación, que es la que va cortando el agua según se navega).

<sup>515</sup> Fue muchas e importantes cosas, entre ellas cronista de cuatro reyes: Pedro I, Enrique II, Juan I y Enrique III (ya dicho en nota 79).

<sup>516</sup> Conde de Armagnac y Conde de Rodés (1319-1373). Político y diplomático francés.

<sup>517</sup> Bernardo de Cabrera (1298-1364). Noble, diplomático y comandante militar aragonés. Ejecutado por traidor por orden de Pedro IV.

<sup>518</sup> Pan sin levadura cocido varias veces para evitar su fermentación y que así aguantase incluso varios años sin estropearse. Fue durante mucho tiempo básico en la alimentación de los hombres de mar.

francesa de reintegrar las naves una vez servidos de ellas en el mismo estado de conservación en que habían sido recibidas (¿contrato leonino?). Historiadores hay que indican que quien en realidad armó aquella flotilla, por indicación de Pedro IV, fue Mosén Francisco de Perellós.

Aquella flota auxiliar de la Marina francesa, construida en el Reino de Aragón, debía dirigirla, como así lo hizo, el citado Capitán de la Marina aragonesa Mosén Francés de Perellós.

El rey de Castilla y León, Pedro I bajó hasta Andalucía desde Villalpando, Zamora, en donde se encontraba. Una vez en Sevilla (en donde residía habitualmente) ordenó que le armasen una galera para ir a Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), porque quería ver como se hacía la pesca del atún por medio de almadrabas (era época atunera / mes de mayo).

El Reino de Aragón en aquellas fechas estaba en guerra con los genoveses, enfrentamiento bélico que se había iniciado en el año 1351.

Francisco de Perellós, en su viaje con la flotilla de aquellas diez galeras y el leño desde Barcelona hasta las costas occidentales francesas entró en el puerto de Sanlúcar de Barrameda para reponer aprovisionamiento de agua, comida, etcétera.

Mosén Francés se encontró durante su estancia en el puerto sanluqueño con dos bajeles (barcos) piacentinos<sup>519</sup> cargados de aceite con destino a Alessandria.<sup>520</sup> Y, saltándose cualquier norma al respecto y sin considerar las graves consecuencias que de esta su acción podían derivarse, apresó a los dos dichos bajeles, alegando en ese momento, y posteriormente a lo largo del proceso a que dio lugar su comportamiento, que los genoveses eran enemigos en aquellos momentos de los aragoneses con lo que estaban en guerra. El cizañero Pedro IV ayudaba también en cuanto podía a la República de Venecia, que a su vez, como él mismo, igualmente estaba en guerra con la

---

<sup>519</sup> En este caso eran barcos de Piacenza, ciudad de Italia al norte del país, cerca del Mar Mediterráneo por el Mar de Ligure. En aquellas fechas, Piacenza era una ciudad que estaba bajo la órbita de Génova, de los genoveses. Piacenza está localizada a unos 120-130 kilómetros al norte de Génova, hacia el interior del país y a unos 65 kilómetros de Milán. Fue entonces Piacenza, y lo sigue siendo en la actualidad, de una considerable industria, entre otras razones por estar ubicada en una región atravesada por el río Po, el más largo de Italia. Piacenza estaba en guerra con los catalano-aragoneses.

<sup>520</sup> Ciudad igualmente italiana y al norte de Génova unos 80 kilómetros, que perteneció a la antigua República de Génova y asimismo cercana a Milán. Alessandria, por pertenecer a Génova, también estaba en guerra con Aragón.

República de Génova. En el Artículo I de la *Ordenanza de Corso* / año 1356, de Pedro IV de Aragón, puede leerse: *Primeramente, el Señor Rey ordena: que para continuar la guerra contra los Genoveses enemigos suyos, en sus Dominios sean armadas Galeras y Naos por Armadores... etc.*

Naturalmente, Pedro I hizo las oportunas reclamaciones a Pedro IV y tomó las medidas que él creyó adecuadas al caso, teniendo en cuenta además que Castilla-León tenía buenas relaciones con Aragón, y que incluso los monarcas de ambos reinos eran familia,<sup>521</sup> aunque en aquellos tiempos los lazos de familiaridad eran muchas veces secundarios, o terciarios, para declarar una guerra entre Estados.

Hemos de extendernos algo más en explicaciones históricas sobre aquel episodio protagonizado, por, al menos en este caso, el pirata Mosén Francés de Perellós y/o sus repercusiones en los dos Pedros. Referir que el Artículo XX de la *Ordenanza de Corso* de “El Ceremonioso”, que entre otras especifica: ... *que no harán mal ni daño a los amigos del Señor Rey, sino a los que dicho Señor les da de buena presa...* En lo de que no harán mal ni daño se está refiriendo Pedro IV a sus corsarios / en a los amigos del Señor Rey es preciso resaltar que Pedro IV era amigo de Pedro I, además de familia.

En el sur de Andalucía la pesca del atún por medio de almadrabas tenía su punto álgido durante el mes de mayo. Así pues, Pedro I estaba en Sanlúcar de Barrameda en ese mes, coincidiendo allí con Mosén Francés de Perellós.

La *Ordenanza de Corso* de Pedro IV se hizo pública con fecha 26 de febrero del año 1356. La deducción es clara, cuando Mosén Francés hace la captura de los dos bajeles genoveses, que además vende una vez apresados, por quinientas doblas<sup>522</sup> uno y por doscientas el otro, es por el mes de mayo, fecha posterior a tal *Ordenanza*.

---

<sup>521</sup> La madre de Pedro I de Castilla y León, María de Portugal, fue hermana de Leonor de Portugal (segunda de las cuatro esposas que tuvo Pedro IV de Aragón). Ambas fueron hijas del rey de Portugal Alfonso IV. Por lo tanto, Pedro IV fue tío político de Pedro I.

<sup>522</sup> Dobra es el nombre que tuvieron distintas monedas de oro de diversos reinos cristianos, y también musulmanes, de la Península Ibérica y del norte de África, durante la Edad Media e inicios de la Edad Moderna. Tradicionalmente se conoce como dobra a la moneda de oro de Castilla de aquella época, siendo las de los reinos musulmanes denominadas de otras formas, añadiéndoles algunos adjetivos para establecer diferenciaciones entre ellas. La dobra castellana tenía un valor de dos mazmudinas (o mezmudinas), moneda de oro proveniente de la tribu Mazmuda, del norte de África, que a su vez equivalía a media dobra almohade (ésta, conocida también como dobra morisca y/o granadina en Castilla, y como dobra morisca *vella* en lengua catalana / vieja /, en los territorios de Cataluña en el siglo XV). A las mazmudinas, en el Reino de Valencia, Jaime I les cambió el nombre por el de *Reals de Valencia*

Las “oportunas reclamaciones” que acabamos de mencionar, hechas por el rey castellano-leonés al soberano aragonés, quedaron en nada, porque Pedro IV hizo caso omiso de ellas, acompañando, eso sí, injustificables justificaciones, dando así comienzo a la fatídica *Guerra de los dos Pedros*.

Pero, ¿acaso las costumbres y tradiciones en cuanto a normativas de comportamientos marineros, en este caso de corso o de algo parecido (piratería pura y dura), y lo estipulado, firmado y publicado en un documento (*Ordenanza*) se tenía en cuenta siempre? Sí, se tenía en consideración en tanto en cuanto interesaba al que debía cumplirlas, y como muestra ahí está lo dicho en el ya citado Artículo XX de la *Ordenanza de Corso de 1356*, del rey Pedro IV “El Ceremonioso” de Aragón, que, no obstante lo indicado en él, este monarca astuto e intrigante, permitió a su caballero, Capitán de su Marina, Mosén Francisco de Perellós, raptar, robar y vender después (además, sin juicio ni nada parecido) aquellos dos barcos genoveses, que, efectivamente, eran enemigos suyos declarados y que hubieren sido *Buena Presa* de haberlos capturados en otros lugares del mar, pero en ningún caso al haber sido atrapados en un puerto neutral y amigo, y, para más polémica, en un puerto de un rey familiar.

El descrito no es un caso único de atropello a las normas establecidas y vigentes, es, ciertamente, una confirmación más de que las diferencias entre corso y pirata no estuvieron tan diáfanas como se quiera o pueda pensarse, y que sí, que el pirata fue tal, pero que en el *binomio* corso-pirata hubo más composición de pirata que de corso, o, lo que es lo mismo, que fueron muchos los poseedores de una *Patente de Corso* que actuaron como piratas y que piratas fueron. Y que visto lo anterior, no hay dudas, lo de corsario-pirata no era asunto extraño a reyes, como, tampoco a Señores, políticos y eclesiásticos.

Pero también hay que decir que en muchas ocasiones fueron calificados como piratas quienes no lo eran; en bastantes de esas ocasiones por intereses de distinto tipo, bien religiosos, económicos, políticos, etcétera, llegando incluso y a sabiendas de que

---

(Reales de Valencia). La mazmudina, a partir de Alfonso X “El Sabio” (años de reinado 1252-1284), fue reemplazada por el marabedí.

aquel al que se le aplicaba el calificativo de pirata no era tal según las leyes internacionales al respecto. Después veremos.

## **b) El Tratado de Tordesillas (1494) y su relación con la piratería**

En el Tratado de Tordesillas en relación con el mundo pirático nos encontramos con logística y medios distintos a los habituales, pero con el mismo fin: que todo lo descubierto y por descubrir resultase de momio para ambos países firmantes del Tratado, España y Portugal. Y hemos querido incluir *El Tratado de Tordesillas* en este nuestro trabajo porque trata, además de otras cuestiones, de piratas y de piratería, y con aquella subscripción las naciones dichas emprendían una carrera entre piratas.

El *Tratado de Tordesillas* (1494) habría que considerarlo como el acuerdo firmado entre dos grandes piratas, en este caso entre dos grandes países, España y Portugal, depredadores-saqueadores y sanguinarios, según la trayectoria de las circunstancias seguida posteriormente a la firma del compromiso. *Sub judice*.

Los encargados del repartimiento de presas en el caso de los corsarios, tal y como dijimos, eran los Oficiales de la Real Hacienda y en su defecto un Corregidor o un Justicia. En este caso también hubo un repartidor, el Papa español Alejandro VI (el Papa Borgia), que sancionó lo firmado. Es decir, estuvo de acuerdo y autorizó la partición de mares, de continentes y de personas. Eran los del *Tratado de Tordesillas* unos piratas globales porque no se conformaban con una parte de lo robado y por robar sino excluyendo además del reparto del botín a ingleses, holandeses, franceses y a cada quisque que albergase aspiraciones de llevarse lo más mínimo. No fueron los del *Tratado* mejores que los Edward Teach, Jack Rackham y/o Edgard Low, por citar algunos de los más famosos piratas de la historia.

Como es sabido, el *Tratado de Tordesillas* fue un compromiso firmado, con data 7 de junio del año 1494, entre España y Portugal. Por España firmaron representantes de Isabel y Fernando “Reyes Católicos”, reyes de Castilla y de Aragón, y por Portugal lo hicieron representantes del rey portugués Juan II. En virtud de aquel Tratado quedó establecido un reparto de zonas de navegación y conquista del Océano Atlántico y del Nuevo Mundo, mediante un meridiano que quedaba situado a 370 millas marinas al

oeste de la Isla de Cabo Verde, con la finalidad de evitar conflictos y/o peleas entre las monarquías de ambos países.

Como también es sabido, fue el Papa español Alejandro VI (Papa entre 1492 y 1503),<sup>523</sup> por medio de su Bula *Inter Coetera*, el que había marcado los límites que dividían, una parte para los españoles y otra para los portugueses, de mares y de tierras. Es decir, un auténtico monopolio a favor de los dos países de la Península Ibérica. Esta Bula papal pretendía dar autenticidad legal de propiedad a dos naciones de los descubrimientos inicialmente llevados a cabo por Cristóbal Colón y de lo por descubrir después, excluyendo al resto de naciones. No fue la *Inter Coetera* el único documento que prohibía a las naves no españolas y portuguesas el navegar por aquellas aguas del Océano Atlántico, ruta hacia América, limitadas en exclusiva para los dos países peninsulares, porque esta prohibición quedó plasmada también en diversas Cédulas y en Órdenes Reales. En un principio no estuvieron de acuerdo ni Inglaterra ni Francia y posteriormente Holanda. Hay decisiones que resultan, cuando menos paradójicas, incomprensibles e inadmisibles, y España y Portugal y su *Tratado de Tordesillas*, y demás documentos al respecto, pretendían lo imposible.

El Tratado de Tordesillas muy bien podría decirse que contempla unos privilegios a favor de quienes ni por moral ni por justicia tenían derecho, España y Portugal, por mucho que quiera justificarse, ni en aquellos tiempos ni en los actuales. Entre aquel Tratado y la piratería no es difícil observar una cierta analogía. Y en la *Inter Coetera* connotaciones con una *Patente de Corso*.

Hubo pensadores españoles que escribieron sobre la libertad de los mares, tales como fray Francisco de Vitoria<sup>524</sup> y Fernando Vázquez de Menchaca. El primero de ambos escribió en su obra *Relectiones* sobre los derechos de comunicación que toda persona tiene y que por tanto los mares no podían ser privatizados puesto que eran un medio de comunicarse entre gentes. El segundo, en su *Controversias ilustres...etc.* venía a decir que los mares no era oportuno ni legal hacerlos propiedad de unos o de otros, porque eran lugares públicos y comunes de todos y nadie podía apropiarse de

---

<sup>523</sup> Roderic de Borja (1431, Játiva / Valencia --- Roma, 1503). Fue el Papa 214, entre los años 1492 y 1503, conocido como el Papa Borgia.

<sup>524</sup> Fraile dominico español (¿1483-1486? / 1546). Escritor y catedrático de la Escuela de Salamanca, que destacó por sus ideas y contribuciones al Derecho Internacional y a la economía moral en base al pensamiento humanista del realismo aristotélicotomista.



ellos; es decir, trata en esta su obra de la imposibilidad de hacerse, fuese quien fuere, dueño de los mares y de la libertad de los mismos; y habla también de la prescripción y del origen legal de la propiedad.<sup>525</sup>

Hugo Grocio (1583-1645).<sup>526</sup> Posterior en el tiempo a los dos anteriores, mantiene unas tesis muy parecidas a las de aquéllos, aunque junto con Francisco de Vitoria puede ser considerado como uno de los fundadores del Derecho Internacional. Grocio dejó claras las bases más importantes del *Derecho de Gentes* (*Ius géntium*) en su obra *Mare Liberum* (Mares Libres). Desarrolló su teoría haciendo una distinción o división del concepto *mar, o mares*: las naciones tienen unos determinados derechos sobre los mares que las rodean, pero los mares oceánicos han de ser totalmente libres. Sostiene que ha de haber una total comunicación y navegación por cualquier mar, sin trabas posibles, puesto que los mares no tienen dueños y son propiedad de nadie. Para Grocio, más allá del alcance del tiro de un cañón que se dispare desde la costa debería ser un mar sin dueños y libre para cualquier clase de embarcación y sin distinción de nacionalidades. Hasta que Grocio dijo esto nunca se habían escuchado tales declaraciones abiertamente.

Corneli van Bynkershoek (Cornelio / 1673-1743).<sup>527</sup> Holandés, tal que Grocio, tiene una obra (además de otras varias) titulada *De dominio Maris* (El imperio de los mares o El dominio de los mares), en la cual habla, como su nombre indica, de la dominación de las aguas marítimas. También fue autor de *Iuris publici quaestiorum* (De las cuestiones jurídicas públicas / traducción libre), y en sus capítulos XVII, XVIII y XIX trata en profundidad conceptos de corsarismo y de piratería y de las presas capturadas por ambos. Igualmente expone cuestiones sobre las responsabilidades inherentes a los dueños de naves corsarias. En sus escritos sobre legislación marítima, así como en otros que no lo son, podemos encontrar similitudes con la forma de pensar al respecto de Vitoria, de Menchaca y de Grocio. Por ejemplo, dice Bynkershoek que

---

<sup>525</sup> Fernando Vázquez de Menchaca (1512-1569). Jurista y humanista español. Del siglo XVI. Su obra *Controversiarum illustrium aliarumque usa frequentium libri tres* Editada por el autor y hecha pública en el año 1564.

<sup>526</sup> Hugo Grocio, Hugo Grotius o Hugo de Groot, que con los tres nombres fue llamado. Holandés. Abogado, jurista, escritor y poeta.

<sup>527</sup> Cornelis (alias Cornelius) van Bynkershoek (1673-1743). Holandés. Jurista y teórico político. Su obra *Domínio Maris* es del año 1702. *Quaestiorum iuris publici* corresponde al 1737. Corneli fue un autor muy importante en el desarrollo de leyes internacionales sobre el mar y sobre ello contribuyó muy mucho. Uno de los que más influyeron en la doctrina del Derecho marítimo. El más distinguido de los autores de su época. (Ya apuntado anteriormente). La segunda de estas dos obras fue editada por Johannes van Kerckhem, en Leydem (Holanda), en 1737.

los Estados ubicados junto a mares tienen derecho a ser dueños de las aguas adyacentes a ellos, y que este derecho podrían reclamarlo los Estados hasta una distancia de tres millas náuticas, o la que alcanzase un tiro de cañón disparado desde la orilla costera (lo mismo que Grocio en lo que al cañón se refiere). Llegó a ser una práctica común denominada “Regla del Cañonazo”.

Comienza Cornelio haciendo una definición de los términos pirata y ladrón e insiste en algo que también otros autores han referenciado, que es aquello de que las capturas hecha por éstos, por los ladrones y piratas, no se considera que cambiaron de amo. En cuanto a piratas y ladrones, dice Corneli, que una vez que fuesen apresados no se les debía permitir el volver de nuevo a la sociedad aunque quedasen libres, es decir, no se les aplicaría en ningún caso la vieja Disposición del Derecho Romano *Post Liminio*.<sup>528</sup> Es una posición la de Bynkershoek diametralmente opuesta a Pompeyo (podemos retroceder a líneas anteriores para recordar a Pompeyo). Al respecto, igualmente se manifiestan Gentili, Grocio y Zouch.<sup>529</sup>

La primera de las varias guerras entre ingleses y holandeses, llamada Primera Guerra Anglo-Neerlandesa, fue un enfrentamiento bélico entre Inglaterra y las Provincias Unidas de los Países Bajos, que tuvo lugar durante los años 1652 y 1654. Por aquella época los holandeses eran partidarios de las teorías *Mare Liberum* de Hugo Grocio, es decir, del libre tránsito y del libre comercio por todos los mares del globo terráqueo, a excepción (puro egoísmo) de los que bordeaban sus propias colonias. Pero esto dicho así es un dato incierto y tendencioso, porque aquello comentado antes sobre el tiro de un cañón no lo aplicaron tal cual muchos países, entre ellos Holanda.

Pero vamos a retroceder en el tiempo hasta el Imperio Romano. Los romanos, inventores de aquel nombre tan manido, *Mare Nôstrum*, fueron partidarios, mucho tiempo antes que éstos (que Vitoria, Menchaca y Grocio), de un sistema idéntico a los de Fray Francisco de Vitoria, Vázquez de Menchaca y Hugo Grocio, en cuanto a la libertad de los mares se refiere, creando además un conjunto de derechos legislativos

---

<sup>528</sup> *Post Liminio* o *Postliminio*. Fue una Disposición del Derecho Romano que determinaba que aquellos romanos que habían sido prisioneros de guerra y que después fueron liberados, que inmediatamente que regresasen a sus ciudades de origen podían legalmente volver a hacer uso de sus derechos ciudadanos como si su entacía como prisioneros no los hubieren interrumpidos.

<sup>529</sup> Richard Zouch / igualmente, Richard Zouche (1590-1661). Juez y político inglés (fue miembro de la Cámara de los Comunes). Profesor de Derecho Civil en la Universidad de Oxford. Escribió varias obras jurídicas y también de poesía.

que declaraban el mar tal que un bien común e inapropiable. España hizo lo mismo, pero después del *Tratado de Tordesillas*, porque durante el mismo y antes consideró suyos todos los mares descubiertos por sus navegantes. Con absoluta hipocresía y desvergüenza “*donde habían dicho digo dijeron Diego*”; no a la libertad de los mares antes del *Tratado* y sí después del mismo. Tal otro tanto hicieron otros países. Paradójico, pues.

Y hablando de romanos. Sabemos que en el Imperio Romano hubo piratas, o individuos con carácter de piratas, que llegaron a obtener, por medio de Tratados, el derecho de enviar a sus propios embajadores a personajes de alta alcurnia, algo que además era apoyado por realezas y que los equiparaba con corsarios de elevada categoría. Hubo un individuo en Roma, ex pirata, que de vez en cuando le enviaba al Emperador Tiberio<sup>530</sup> sus embajadores tal que representaciones diplomáticas, y el Emperador se sentía profundamente molesto y agraviado, porque consideraba que un traidor y un pirata (ex pirata) no podía ni debía tratar con él, Emperador de Roma, como si fuese un “*enemigo de buena guerra*”.

Grocio realizó un informe por encargo de y para la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. El trabajo que le encargaron fue sobre la Ley de Presas. Y aparte de éste desarrolló una precisa y detallada teoría titulada *Mare Liberum*, que acabamos de mencionar, con la que obtuvo gran fama. Debido a esta teoría llegaron a calificarlo como “*Apóstol de la libertad oceánica*.” También lo distinguieron como “*Padre del Derecho de Gentes*.” Su más importante obra es *De jure belli ac pacis* (De la razón de la guerra y de la paz), en la cual hay numerosas alusiones al corso, pero siempre distinguiendo nítidamente a éste de la piratería. En el Libro II, Capítulo XV, Párrafo 5º (2), de esta su obra, dice que el oficio de corsario era muy digno y de honor. En el Capítulo XVIII, del este mismo Libro II, añade Grocio que los piratas y los bandidos “*...no son parte de un Cuerpo de Estado, por cuyo motivo en ningún caso y situación pueden éstos acogerse al Derecho de Gentes*.” Ojeando antiguos textos de los historiadores Homero,<sup>531</sup> Solón<sup>532</sup> y Tucídides,<sup>533</sup> comprobamos que igualmente

---

<sup>530</sup> Emperador Tiberio Julio César Augusto (vivió entre los años 42 a. C. – 37 d. C.) – (fue Emperador del Imperio Romano entre el año 14 a. C. y el año de su muerte el 37 d. C.). De la dinastía Julio-Claudia. Sucedió a César Augusto y a él lo sucedió Calígula. Nació como Tiberio Claudio Nerón.

<sup>531</sup> Homero (siglo VIII a. C.). Griego. Sobre su vida no hay nada seguro. Muchas ciudades se dicen autoras de su nacimiento y se asignan el honor de ser su patria. Se le atribuye ser el autor de *La Iliada* y de *La Odisea*.

exponen un mismo pensamiento sobre los corsarios, cuando dicen que estos hacían un trabajo muy digno y honorable.

Lógicamente inadmisibles por otros Estados el reparto de mares y de tierras planificado en el *Tratado de Tordesillas*. Franceses e ingleses fueron los primeros en instalarse en lugares del mar de las Antillas; concretamente el primer lugar ocupado fue en la isla conocida como La Española (hoy Isla de Santo Domingo, que está constituida por los países Haití y República Dominicana). Y fue allí donde los de Francia (sobre todo Normandos) y los de Inglaterra comenzaron sus negocios comerciales con grandes beneficios. Los conquistadores españoles prácticamente habían abandonado la isla cuando llegaron los franceses e ingleses para establecerse en ella. La isla estaba abarrotada de ganado bovino y de cerda cimarrones. Así como no eran pocos los aventureros y gentes de no muy excelente reputación los que se establecieron en un principio en La Española.

### **c) Piratas y corsarios en el Mediterráneo**

Ralf Davis<sup>534</sup> afirma que el corso que se ejercía en el Mar Mediterráneo en los inicios del siglo XVII era una segura fuente de ganancias de muy alta rentabilidad. Un negocio a gran escala al que se apuntaban medianos y grandes comerciantes.

Fue el Mar Mediterráneo, sobre todo el Mediterráneo occidental, lugar de concentración de piratas y de corsarios, dada la calidad y riquezas de los países circundantes al mismo y porque geográficamente era lugar obligado de comunicaciones entre unos y otros. El Mediterráneo es un mar cerrado y las rutas para cruzarlo de unos lugares a otros siempre convergen en algún lugar. Es por ello por lo que la piratería y el corsarismo mediterráneos tienen características distintas a las de otras latitudes, es decir, es un fenómeno distinto al de pirata-corsario del *Mare Nôstrum*, aún teniendo el pirateo

---

<sup>532</sup> Solón (638/640-558 a. C.). Legislador griego (ateniense) y poeta. Estadista y reformador. Puso las bases de la democracia ateniense. Fue uno de los “Siete sabios de Grecia”. Fue un gran reformador de leyes. (Ya apuntado).

<sup>533</sup> Tucídides (480-396 ¿? a. C.). Griego. Militar e historiador. Su obra *Historia de la Guerra del Peloponeso*.

<sup>534</sup> RALF, DAVIS. *England and the Mediterranean / 1560-1670* (Inglaterra y el Mediterráneo / 1570-1670), en Fisher, F. J. (Editor): *Essays in the economic and social history of Tudor and Stuart England* (Ensayos en economía e historia social de Inglaterra en tiempos de los Tudor y los Stuart / traducción libre)-(pág. 127). Londres-Nueva York, 1961.

y el corsarismo homogeneidad generalizada de unos a otros lugares. Proyectos, intereses, ambiciones, sueños de riquezas y de poder, y esperanzas de conseguirlo todo, eso era el Mar Mediterráneo para sus naciones vecinas y para sus hombres, y para otros hombres forasteros. Florentinos, genoveses, venecianos, provenzales, musulmanes, granadinos y otros del norte de África, portugueses, aragoneses, castellanos, y, ¿cuántos más? Todos en busca de lo mismo, con ligeras variantes. Y así fue a lo largo de toda la Edad Media y de la Edad Moderna. Siendo las aguas de las Islas Baleares, de los Reinos de Aragón y de Valencia, de Murcia, de la Andalucía oriental (Reino de Granada incluido) y del norte de África las más atrayentes para piratas y para corsarios.

Pero ¿por qué dentro de esas zonas mencionadas los sitios más frecuentados por éstos eran las Islas Baleares, el Reino de Valencia (cuando ya es reino – con predilección en éste la provincia de Alicante) y Murcia, dentro de la Península Ibérica? Nosotros estimamos que ello se debe básicamente, además de a otras circunstancias, a la situación geográfica. También las costas y ciudades del mediodía francés eran ricas y prósperas, o las italianas, y la confluencia corso-pirática fue de menos nivel que las mencionadas españolas. ¿Y el norte de África? pues otro tanto de lo mismo.

No obstante, hay que resaltar las Islas Baleares como el lugar más importante de ubicación de piratas, y también de corsarios, de toda España, desde que los musulmanes aparecieron por estos parajes hasta finales del siglo XVIII.

A la geografía costera mediterránea española, con abruptos acantilados, pequeñas bahías cerradas que bien servían de escondrijo a piratas y corsarios, cabos que tapaban la visión para encontrar a los escondidos, y otros accidentes geográficos más, servían para ubicarse en ellos, acechar y atacar por sorpresa, y para después de un ataque camuflarse en ellos. Y esto servía a berberiscos, castellanos, aragoneses, valencianos, portugueses, etcétera, que aquí acudían en busca del botín bien valorado y fácil de robar.

*Un nido de islas que ofrecen caletas, bajíos, farallones, rocas y arrecifes; en suma, facilidades para espiar, para atacar de sorpresa y para escapar.* Así definió

Henry Keppel<sup>535</sup> los lugares predilectos de los corsarios berberiscos para llevar a cabo sus depredaciones (argelinos, tripolitanos, tunecinos y turcos).

Hemos dicho hace un momento “*además de a otras circunstancias.*” Se trata de los Moriscos y de particularidades con ellos relacionadas, ya que significaron y aportaron mucho a favor del corsarismo y del pirateo de Berbería atacante de las costas españolas del Mediterráneo (provincia de Alicante en primer lugar), y, como consecuencia de ello, considerables inconvenientes y perjuicios para los lugares costeros levantinos de la península.

Como es sabido, los moriscos fueron aquéllos musulmanes bautizados (conversión forzada al catolicismo) debido a la Pragmática de los Reyes Católicos de fecha 14 de febrero del año 1502. No solamente los mahometanos convertidos voluntariamente con anterioridad a la publicación de tal Pragmática, sino también aquellos otros que lo habían hecho obligatoriamente debido a dicho documento, pasaron a ser denominados moriscos. Antes de la conversión forzosa, a los musulmanes que vivían entre católicos pero que practicaban, más o menos abiertamente, su religión coránica, se les llamaba mudéjares. En diversos lugares, a los mudéjares se les aplicaba el nombre de moros o de sarracenos, siendo esta última denominación con la que la cristiandad denominaba de forma genérica a los musulmanes.

La manera de ser y los comportamientos y actuaciones de los moriscos no tuvieron prácticamente ninguna modificación, a pesar de su conversión forzosa, o voluntaria, al cristianismo. No hubo adaptación ni integración entre moro musulmán y hombre cristiano. Aquella imperiosa Pragmática de los Reyes Católicos del 14 de febrero de 1502, no obstante, era un auténtico disparate, una injusta y amoral aberración, sin más, con base en el poderío y en el fanatismo religioso de unos elementos (los Reyes Católicos en este caso) que dio como resultado la consolidación aún mayor (si no era poca la ya existente) de las buenas relaciones entre los musulmanes de España y los del otro lado del Estrecho de Gibraltar, al fin y al cabo, unos y otros, hermanos de sangre, de conciencia, de religión, de costumbres y de formas de vida.

---

<sup>535</sup> Sir Henry Keppel (1809-1904). Británico. Almirante de la Real Armada inglesa.

Verbigracia de lo anterior, y es uno más de los ejemplo de corsarios y piratas moros del Mediterráneo, aquel Abdallah Alicaxet, en esta ocasión corsario al servicio del rey de Argel (de ahí lo de corsario y no pirata). Tomó parte en la organización de una conspiración cuya finalidad era hacer posible el regreso a España de aquellos musulmanes que en tiempos anteriores, por unas o por otras circunstancias, pero sobre todo por la Pragmática de Isabel y Fernando (conversión o destierro), habían salido del país. Alicaxet se había ausentado de España en el año 1556, cuando tenía 20 años de edad, instalándose en Berbería. Luchó en la Batalla de Lepanto (1571) a la edad de 35 años, como un miembro más de la Armada turca. Posteriormente a este hecho bélico regresó a Berbería, dedicándose como corsario argelino a la extorsión, al asalto, captura y saqueo de cuantas embarcaciones españolas pudo (y no españolas) y raptando a todos cuantos cristianos localizaba, que luego vendía como cautivos en Argel. Por otra parte, ayudaba a los cristianos nuevos para que pudiesen cruzar el estrecho y marcharse al otro lado del Mediterráneo, en una época que les estaba absolutamente prohibido abandonar España.

La expulsión de la totalidad de los moriscos<sup>536</sup> (salvo raras excepciones) de España fue ordenada por el rey español Felipe III “El Piadoso” (primer monarca español de los llamado “Austrias menores” (después hablaremos de él) y ejecutada de forma escalonada a lo largo de los años 1609 al 1613. El Decreto general de expulsión de Felipe III tiene fecha 9 de abril del año 1609, firmado por su valido Francisco Gómez de Sandoval-Rojas y Borja, Duque de Lerma. El correspondiente documento referente al desalojo del Reino de Valencia (los primeros moriscos en salir del país), que es la zona que en este caso más nos interesa en este trabajo, tiene fecha 22 de septiembre del año 1609. De un total en España de unos 300.000--350.000 moriscos, que suponían un 3’3 por ciento de los habitantes de todo el país (siete millones en el año 1600), los Reinos más poblados de moriscos eran los de Aragón y Valencia (las zonas más afectadas), con un tercio y un sexto, respectivamente, del total de sus habitantes. Los moriscos españoles estaban poco aculturados, procediesen de unos lugares u otros, y en el caso de Valencia eran bilingües, puesto que dominaban el árabe y el valenciano-catalán, y la práctica de su fe musulmana era evidente.

---

<sup>536</sup> Número de expulsados de varias regiones de España (por orden numérica): Reino de Valencia 117.464 de unos 150.000-170.000 / Aragón 60.818 / Castilla-Extremadura 44.625 de 45.000 / Andalucía occidental 29.939 de 30.000 / Murcia 13.552 de 16.000 / Cataluña 3.716 / Granada 2026 / Ello supone un total de 270.140. Datos obtenidos de *Géographie de l’Espagne morisque* (Geografía de la España morisca / pág. 206), de Henri Lapeyre, historiador francés. Obra editada en París, 1959.

Por su bilingüismo, por su ubicación junto a la costa y por su buen conocimiento geográfico de la zona mediterránea en donde vivían, en este caso Reino de Valencia (y sobre todo en la provincia de Alicante), llegaron a establecer contactos y relaciones con los piratas turcos y berberiscos que por este lado occidental del Mar Mediterráneo pululaban. Lógicamente, la colaboración entre moriscos y los naturales del imperio turco otomano y los de Berbería alarmaba a la población cristiana que residía en la misma zona. Relaciones y contactos establecidos por medio de señales (humo, lumbre, etcétera) y por encuentros personales cuando unos y otros tenían la posibilidad de hacerlo así, para de este modo facilitarles a los piratas una información lo más detallada posible de si había o no vigilancia, y si la había, condiciones de la misma, de la posible cuantía del botín existente, etcétera, para si éstos (los piratas) debían o no atacar, asolar y saquear asentamientos rurales y pueblos ubicados en la costa misma o cercanos a ella, y también para hacer prisioneros para luego venderlos como esclavos.

En los primeros días del mes de abril del año 1450 fue sorprendido un moro que vivía en la zona, en el momento mismo que hacía señales a una pequeña flota de cinco embarcaciones musulmanas que tenían proyectado asaltar y desvalijar los sitios de Calpe y de Teulada. Pero en esta ocasión aquellos piratas no pudieron llevar a cabo sus propósitos, porque vigilantes de Benisa, y de la propia Teulada, les impidieron desembarcar. Los musulmanes de aquellas cinco naves, finales de la Baja Edad Media (siglos XIII al XV), atacantes como otros muchos de las costas mediterráneas, y especialmente de las riberas de la provincia de Alicante, bien podían ser piratas berberiscos, o del Reino de Granada, puesto que de aquí procedían muchos de ellos.

Las acciones piratas berberiscas se remontan a tiempos anteriores a los siglos XVI, XVII y XVIII, puesto que ya en la Baja Edad Media los ataques fueron frecuentes. La piratería y el corso fue para muchos un medio de vida habitual, bien por necesidad, bien por codicia, o bien por otras circunstancias, y en menos casos por busca de aventuras, y las costas mediterráneas el lugar apropiado para llevarlo a la práctica. No olvidemos que por estos contornos y a lo largo de los tiempos circulaba una navegación de cabotaje con ricas cargas de productos diversos, entre ellos alimenticios, que se transportaban en dirección norte y viceversa, y hacia las cercanas Islas Baleares. Valencia, por ejemplo, gran urbe desde siempre, necesitaba importar, entre otras cosas, cereales (trigo principalmente), y exportar sus cítricos y pasas, y productos



manufacturados, amen de otras cosas, Y no solamente Valencia, sino, igualmente, otros núcleos de población ribereños. Así pues, las rutas de navegación, repetimos, de cabotaje, era imprescindible que estuvieran abiertas sin los riesgos de la presencia de piratas berberiscos, y no berberiscos, dado que por aquí también los había cristianos, y no pocos, que lo mismo que aquéllos, también éstos eran rapaces y violentos.

En cuanto al litoral de Murcia se refiere y en este caso centrándonos en el reinado de Felipe III (reinado 1598-1621), apuntar que se produjo un notable incremento de ataques de piratas berberiscos, que no solamente se limitaban a zonas estrictamente costeras, sino igualmente a núcleos poblacionales más o menos numerosos del interior, sumando a todo ello abordajes y apresamientos de muchas embarcaciones dedicadas al comercio que navegaban entre los puertos de Cartagena y de Alicante.

Hubo que tomar medidas para suprimir o menguar los ataques de aquellos piratas de Berbería y con esa intención se organizaron expediciones a base de galeras que tomaron como base el puerto de Cartagena, procedentes de Génova, de Nápoles, de Sicilia, de España mismo, y de otros lugares. Consiguieron capturar algunas naves berberiscas pero no resolver el problema definitivamente. La ayuda de embarcaciones puestas al efecto por vecinos y por el propio Concejo de Cartagena no fueron suficientes para mejorar la situación, aunque estas mismas sí atrapasen algunas naves de Berbería. Hay que resaltar que, como en tantas ocasiones ocurre entre socios y/o entre colaboradores, especialmente entre los españoles, en esta ocasión entre el Concejo cartagenero y los vecinos del lugar, surgieron complicadas discrepancias y problemas en el momento de repartirse todo lo concerniente a las presas hechas a los berberiscos. Codicia y avaricia de unos y de otros. Ya con anterioridad, Felipe II (año 1595) había tomado cartas en el asunto fletando galeras de la Corona para desde Cartagena perseguir y detener a cuantos piratas apareciesen por la región, pero de nada sirvió porque el pirateo continuó actuando.

En tanto en cuanto que en el reinado de Felipe III hubo un tiempo de relativa calma en lo referente a enfrentamientos bélicos, no ocurrió, contrariamente, lo mismo en los ataques de piratas de Berbería, produciéndose un renacer, o, mejor dicho, un recrudecimiento de la piratería procedente del norte africano. Este aumento pirático tuvo lugar en toda la costa del Mediterráneo español y por lo tanto también en las zonas

costeras de la provincia de Murcia. Lo mismo sucedió en los mares del Estrecho de Gibraltar. Las guerras entre 1598 y 1621 disminuyeron, las invasiones de piratas se acrecentaron. Los ataques de aquellos piratas habían arreciado a partir de los primeros años de la década de 1580.

Años 1601 y 1602. Extremadamente peligrosos y violentos. Los ataques de piratas, más o menos desde las costas limítrofes almerienses con las murcianas, hasta toda la provincia de Alicante, fueron continuos y de alto riesgo. Y como ejemplo, la escuadra de cinco galeotas y seis bergantines berberiscos que viniendo desde las costas norteafricanas se apropiaron de la totalidad del espacio marítimo comprendido entre el Cabo de Gata, en Almería, hasta el de La Nao, en Alicante. Cortaron toda la comunicación marítima de esta parte del Mar Mediterráneo del sureste español. Ello supuso un desabastecimiento total de cualquier género que pudiese entrar por los puertos de Alicante y de Cartagena, y por otros sitios, influyendo de manera especial la falta de artículos de primera necesidad, tales que, verbigracia, alimentos, los más precisos para los habitantes de todo aquel espacio marítimo-territorial. La importación de cereales, primordialmente trigo, del interior de las regiones circundantes a la zona afectada, y la exportación de cítricos y pasas, entre otros, quedó absolutamente paralizada. Aquellas cinco galeotas y sus seis bergantines de apoyo había salido de Argel y vinieron a establecerse a la Isla de Tabarca, perteneciente entonces a Santa Pola y en la actualidad a Alicante, desde donde llavaban a cabo sus ataques piráticos sembrando el terror allá por donde pasaban. En una de sus incursiones, otra más, llevada a cabo partiendo de Tabarca, su cuartel general, capturaron los argelinos algunas embarcaciones y atacaron Callosa del Segura, en donde atraparon a *34 cristianos viejos, entre ellos 11 niños y algunas mujeres*.<sup>537</sup> Hicieron muy graves y terroríficas entradas en las demarcaciones de Orihuela y de Lorca<sup>538</sup>

Muy cerca de Orihuela, pero ya en el término municipal de Elche, en las primeras décadas del siglo XVI, construyeron la que fue llamada *Torre de Pinet*, baluarte de vigilancia y defensa, uno más de los muchos contruidos con tal fin a la largo de las costas mediterráneas españolas (actualmente esta torre está en estado ruinoso). Una de aquellas patéticas entradas la hicieron los piratas argelinos atacando

---

<sup>537</sup> Apuntes tomados de REQUENA AMORAGA, FRANCISCO. *El corso turco-berberisco en la gobernación de Orihuela (siglos XVI-XVII)* – (páginas 245-246). Elche (Alicante), 2001.

<sup>538</sup> Archivo General de Simancas / GA. Legajo 599 – núm. 219 /.

esta torre ilicitana, matando a uno de sus vigilantes, llevándose además como esclavos a otros tres vigias que en la torre estaban y a algunas personas en ella refugiadas.<sup>539</sup>

Pero a veces la falta de previsión (para, entre otras cosas, equiparse de herramientas y de armas suficientes) lleva directamente al fracaso y a la ruina material y, lo que es peor, a la pérdida de vidas humanas. Nos referimos con este comentario a los que explica el Doctor en Historia Moderna Francisco Velasco Hernández:<sup>540</sup>

Dice Velasco Hernández que en el mes de agosto del año 1602, día 11, el pirata Morato Arráez<sup>541</sup> apareció por sorpresa con nueve galeotas frente al Cabo Cope<sup>542</sup> en persecución de dos saetías francesas y a otra catalana. Quienes iban a bordo de las naves franco-catalanas hubieron de abandonarlas para ponerse a salvo en tierra. Enterados en Lorca de lo sucedido acordaron enviar a hombres de la infantería militar allí establecida, apoyados por otros militares de caballería, para entre unos y otros defender la Torre de Cope, situada en el Cabo del mismo nombre (algunos apuntes tomados de Velasco Hernández que a su vez los toma del Archivo Municipal de Lorca (AML, Ac. Cap. 1602-1603, f. 43).

Los lorquinos llegaron a las cercanías de la torre al día siguiente que Morato Arráez y sus piratas, es decir, el día 12, de madrugada, pero no localizaron a tales piratas. Los infantes y los de a caballo iban mandados por los capitanes de nombre Juan Felices Quiñones y Luís Felices de Ureta (nosotros no tenemos información de a que agrupación militar de las nombradas mandaba cada uno de ellos y si eran o no familia entre sí dado su primer apellido). Éstos, en lo que nosotros consideramos un error táctico, una imprudencia, puesto que con un escaso grupo de sus hombres se

---

<sup>539</sup> REQUENA AMORAGA, FRANCISCO. *Ibidem*.

<sup>540</sup> VELASCO HERNÁNDEZ, FRANCISCO. Revista de Historia Naval / Año XXXIII – 2015 (tercer trimestre) / Núm. 130 / Instituto de Historia y Cultura Naval – Armada Española. *La presión del corso berberisco en el litoral murciano (1598-1621)*, en *La lucha anticorsaria en el litoral murciano durante el reinado de Felipe III (1598-1621)*. Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid, 2015.

<sup>541</sup> Nació en Harleem (Países Bajos), de familia cristiana, bautizado como Jean Jansse. Abandonó a su familia con tan sólo 12 años de edad para enrolarse en diversos barcos piratas en los cuales aprendió el oficio de la piratería. Navegó, entre otros, con los famosos piratas Kara-Alí y con los Barbarroja. Participó con los turcos en el asedio de la isla de Malta en el año 1565. Una de sus acciones más notables fue el ataque e invasión de la isla de Lanzarote (Canarias), el 30 de julio de 1586, con numerosa captura de esclavos de distinta categoría social y económica. Fue el pirata que en más ocasiones atacó las costas murcianas. Actuó en la segunda mitad del siglo XVI e inicios del XVII (los cinco primeros años del siglo, hasta su fallecimiento en 1605). Su gran fama de pirata hizo que algunos escritores españoles lo nombrasen en sus obras, tales como Cervantes y Lope de Vega.

<sup>542</sup> En el Golfo de Mazarrón (Murcia), entre los Cabos de Gata (Almería) y Palos (Murcia). Administrativamente pertenece al municipio de Águilas (Murcia).

adelantaron al resto de los demás, se quedaron solos ante el peligro. Fue entonces cuando aparecieron repentinamente más de un millar de piratas y los dos Felices hubieron de meterse y encerrarse precipitadamente en la torre para poder salvarse. Breve lucha hubo en la torre, que los berberiscos tomaron sin mayor problema, ya rendidos sus ocupantes, con un balance de seis muertos y algunos heridos.<sup>543</sup>

Sesenta individuos quedaron encerrados en la torre, prosigue explicando Velasco. El resto de los de infantería y caballería que se habían quedado rezagados, en inferior número que los piratas y con insuficiente armamento, nada pudieron hacer en contra de los berberiscos ni para liberar a los que estaban dentro de la torre, que fueron apresados y como esclavos se los llevaron, robando cuanto había en el edificio, artillería y pertrechos militares incluidos, incendiándolo después. No hubo entendimiento entre los piratas argelinos y los lorquinos en las negociaciones que en el puerto de Lumbreras se establecieron para rescatar a los prisioneros y así, los berberiscos desaparecieron llevándose consigo un “*generoso botín*”. “*Fue una de las razias más trágicas sufridas por el litoral murciano en los siglos XVI y XVII*”.<sup>544</sup>

Morato Arráez falleció en el año 1605 pero ello no supuso que los piratas de Berbería dejasen de atacar las costas murcianas.

Hemos querido detallar estos sucesos en los que fue artífice principal el pirata berberisco Morato Arráez para con ello dejar claro lo que nosotros consideramos falta de previsión (ya apuntada en párrafos anteriores) en quienes tenían la obligación de mantener limpias de piratas, berberiscos o no, las costas mediterráneas españolas, murcianas o no. De mantenerlas limpias, o al menos de intentarlo.

Falta de previsión, de medios, de hombre preparados y capacitados y de voluntad para resolver el problema. El grave asunto del pirata atacando y avasallando las costas del Mar Mediterráneo, no solamente del mediterráneo hispano (a nosotros en este momento nos interesa el pirateo en nuestras costas levantinas), sino de otros mediterráneos, no es cosa que surgió en un día, fue algo diacónico, algo que nació y se desarrolló a lo largo de años, de centurias. Y hubo tiempo, no lo dudamos, para precaver y actuar. Y es muy oportuno recordar aquí y ahora a Pompeyo Magno y a los piratas

---

<sup>543</sup> VELASCO HERNÁNDEZ, FRANCISCO. *Ibidem*.

<sup>544</sup> VELASCO HERNÁNDEZ, FRANCISCO. *La razzia del corsario Morato Arráez en la costa murciana en agosto de 1602*”, en *Murgetana*, núm. 125, 2011, pp. 83-102.

cilicios, y a la Ley Gabinia. Esta ley otorgó poderes absolutos a Pompeyo y en base a ella, y, lógicamente, a la calidad personal y profesional de aquel hombre, Roma pudo acabar con la piratería cilicia.

La piratería en el Mediterráneo (piratería general) fue más o menos constante durante los siglos XVI, XVII y XVIII, aunque ya la hubo con anterioridad, pero el periodo 1650-1730 puede considerarse como su Edad de Oro. El corso-pirata de Berbería desapareció ya entrado el siglo XIX, alargando su existencia algunos años con relación a otros piratas de otras procedencias, cuyo fin podemos marcarlo al tiempo mismo que finiquitaba el siglo XVIII.

Un buen día los piratas berberiscos-argelinos volvieron a sus lares con sus botines conseguidos y nada más de ellos, afortunadamente, se supo.

El pirateo-corsarismo procedente de Berbería se debilitó, hasta llegar a su prácticamente total decadencia, entre los años 1815 y 1830. Los conocimientos que de aquellos tiempos tenemos de aquellos facinerosos son muy escasos (no han sido abordados debidamente por los historiadores). Fernan Braudel afirmaba que tal decadencia se producía después de una continua presencia de corso-piratas que desde Argelia, Libia, Marruecos y Túnez invadían nuestras costas mediterráneas desde la Edad Antigua hasta su desaparición ya en el primer tercio del siglo XIX. El siglo XVI fue el de mayor presencia de piratas berberiscos en el Mediterráneo hispano.

El aumento de embarcaciones anticorsario-piráticas españolas (segunda mitad del XVIII) contribuyó, y no poco, para que el corsarismo-pirateo de Berbería se debilitase hasta llegar a su desaparición. La decadencia de los piratas-corsos berberiscos comenzó, según decimos, allá a finales de ese siglo (en la primera mitad del siglo XVIII aún se desarrollaba con cierta actividad), con la participación de naves de Carlos III, rey de España, y de otras fuerzas de la isla de Malta y de la Marina italiana. La capacidad naval de los berberiscos llegó en estos tiempos a ser muy inferior a la de la Marina de Carlos III, lo que supuso su declive y finiquito. El corso particular se redujo al mínimo en esta época, así como las presas que llevaron a cabo, que no pasó de un cinco por ciento del total.

Si empleamos en diversas ocasiones unidas con guión intermedio las palabras anticorsario-piráticas, corsarismo-pirateo y piratas-corsos, u otras posible parecidas, aquí y en otros sitios de este nuestro trabajo, es debido a que no es factible delimitar con precisión en calidad de qué actuaban los referidos. Sirva como ejemplo esto: *Si desde esta orilla el corso se contemplaba como una acción asimilable al bandolerismo, desde la otra las fuerzas navales de Marruecos y las Regencias del Norte de África han sido definidas como marinas de guerra.*<sup>545</sup>

Pero ¿qué fue de todos, o de muchos, de aquellos piratas de antaño? Los que estaban en la cumbre jerárquica de su colectividad, es decir, los grandes piratas, cambiaron su trabajo de pirateo por el de la captura de esclavos negros (negreros), en tanto que otros se hicieron mercaderes, etcétera. Los otros, los de menor categoría, se transformaron en contrabandistas o en algo parecido.

Pero no podemos olvidar (cosa innegable y preciso indicarlo aquí y ahora) que en España, a pesar de los muy muchos kilómetros de costa que tenemos, hemos vivido muchas veces de espaldas al mar. Y tal vez ¿por qué no? ello haya repercutido en no prestarle una mayor atención y dedicación a la piratería que acosó nuestras costas.

Sabemos poco, o muy poco, salvo las excepciones que confirma toda regla, de los Juan Sebastián Elcano / vasco de Guetaria, fallecido en el año 1526 / Hermanos Pinzón, compañeros de Colón en el descubrimiento de América / Dionisio Alcalá Galiano, 1760-1805 / Álvaro de Bazán, 1526-1588 / Cosme Damián de Churrua y Elorza, 1761-1805 / Federico Carlos Gravina, 1756-1805 / y no muchos más, y en cualquier caso escasamente sabemos de las vidas y acciones de nuestros ilustres hombres de mar. Sí en cambio tenemos relevantes noticias de Pizarros, de Corteses, de Cabezas de Vaca y/o de Pánfilos de Narváez (por citar algunos), personajes éstos alejados de la marinería (salvo cuando viajaban en barco) y sí cercanos al uso de la espada y del mosquete, lo que demuestra que entre los españoles y en España frecuentemente se priorizaron las aventuras, sucesos y aspiraciones terrestres, en detrimento de los asuntos náuticos, y ello considerando que España, solamente de la península, contabiliza más de tres mil kilómetros de costas (aparte de las que poseía en

---

<sup>545</sup> BELHAMISSI, MOULAY. *Histoire du la Marine Algérienne (1516-1830)* / Historia de la Marina Argelina (1516.1830) / Entreprise National du Livre (*Empresa Nacional del Libro*). Argel, 1930. Edición consultada por nosotros, 1986.

sus diversas colonias a lo largo del mundo a partir del descubrimiento de América) y una ubicación geográfica primordial para gestiones marineras de todo tipo. Somos, pues, un país marintero y con condiciones marineras, pero, no obstante, con no muchos hombres dedicados a la marinería, ni antes ni ahora, es decir, en todos los tiempos. Y como ejemplos de pasadas fechas podríamos citar muchos; y verbigracia de ahora mismo, decir que el número de hombres y de mujeres que se enrolan como marineros, en cualquiera de los tres Departamentos marítimos españoles (Cádiz, Cartagena y Ferrol), no es precisamente elevado, lo que obliga a admitir en nuestra marinería, como voluntarios, a jóvenes de países extranjeros (latinoamericanos sobre todo) en cualquiera de los tres Departamentos citados.

No ocurrió lo mismo en otros países cercanos al nuestro, y citamos como ejemplo a Inglaterra, en donde siempre tuvieron un especial celo para hacer de la suya una de los mejores, o la mejor marina del mundo, incluyendo la lucha en contra de la piratería. En un territorio tan de armas como el británico no fueron más populares los militares Lord Wellington, Sir Charles Warren, Marqués de Hastings, etcétera, que los nautas John Franklin, James Cook, Jacobus Clark Ross u Horace Nelson.

Hemos hablado, y volvemos a ello (para recordarlo y que no se nos olvide), de los moriscos y de sus colaboraciones como informadores-correo del corsario-pirata berberisco. Pero lo de morisco hay que encuadrarlo en los tiempos en que ya la Pragmática de los Reyes Católicos, de fecha 14 de febrero de 1502 (antes mentada), hubiera sido aplicada, cuando los mudéjares<sup>546</sup> habían dejado de serlo para ser moriscos.

Hemos dicho también que los Reinos de Valencia y de Aragón eran los que tenían una población musulmana más numerosa que las otras regiones de la Península Ibérica. Asimismo, Murcia, aunque menos. Y esto era así antes de la citada Pragmática y posteriormente a ella: antes mudéjares, ahora moriscos.

Los mudéjares y los moriscos valencianos (y los no valencianos) nunca llegaron a integrarse (ya dicho), al menos plenamente, ni social ni culturalmente, en la población cristiana. También es cierto que los cristianos no colaboraron mucho para que tal integración llegase a producirse, y que siempre tratasen al moro, cuando lo trataban, con

---

<sup>546</sup> Mudéjares: mahometanos que sin hacerse cristianos quedaban en España como vasallos de los reyes cristianos.

recelo, desprecio y como a enemigos, al menos potenciales. Negar que los españoles, salvo las excepciones que confirman toda regla, siempre fuimos, y lo seguimos siendo, especialistas en practicar el racismo, es algo que no creen quienes no quieren creerlo y quienes no ajustan sus mentes a la realidad, y, si no, ahí está la historia para demostrarlo. ¿ Por qué los mudéjares, luego moriscos, no eran después de casi, más o menos, ocho siglos aquí asentados, tan españoles como pudo serlo Don Rodrigo, o como pudo serlo el no tan bueno como nos han hecho creer Don Jaime I, o los reyes de la saga de los Habsburgos antes y la de los Borbones posteriormente, todos éstos últimos extranjeros o sucesores de extranjeros, por citar solamente algunos ?

Bien, este comentario recién hecho nos lleva a la siguiente conclusión, verdadera conclusión, creemos nosotros. Los mudéjares, que luego moriscos, cuando con sus señales de humo y fogatas y sus correos pasaban a los berberiscos la información adecuada y suficiente para que sus ataques y depredaciones triunfasen (que no siempre ocurría), ¿ acaso no estaban respondiendo, como igualmente ustedes y nosotros habiéremos hecho llegado el caso, al aislamiento, abuso, desprecio, humillaciones, etcétera, con que los “buenos y viejos cristianos” los obsequiaban ? Mucho se ha escrito, se sigue escribiendo y se seguirá haciendo, sobre la maldad, cierta o incierta, de mudéjares y de moriscos, porque pasaban información a los corsarios-piratas de Berbería para que mejor ejecutasen sus acciones, pero poco o nada se ha dicho, o se ha manipulado al referirlo, sobre los motivos del comportamiento de mudéjares y de moriscos, al fin de cuentas siempre todos musulmanes.

Hemos dicho que las rutas mediterráneas de cabotaje era imprescindible que estuviesen abiertas a desplazamientos de personas y, sobre todo, al transporte de mercancías y al comercio en general, y que la presencia de piratas y de corsarios berberiscos, y también cristianos, no lo ponían fácil para que así fuese. Y también cristianos, decimos.

José Hinojosa Montalvo<sup>547</sup> nos describe una secuencia protagonizada en el mes de octubre del año 1389 (Baja Edad Media) por dos individuos pertenecientes a la

---

<sup>547</sup> Hinojosa, en su libro *Esclavos, Nobles y Corsarios en el Alicante Medieval*, transcribe datos de un documento del Manual del Consells (A.19. folio 78 v.), localizado en el Archivo Municipal de Valencia. El libro de José Hinojosa pertenece a la Colección Cuadernos de la Fundación de Estudios Medievales Jaime II. El © es del autor. Imprime Compobell, S. L. Murcia, 2000. Lo aquí señalado está en la página 77 de este libro. En el Apéndice documental, el reseñado como *Archivo Municipal de Valencia*.



nobleza valenciana, llamados, el uno Nicolás Avella y el otro Jaime Roca, cristianos católicos ellos, y no mudéjares, que se dedicaron a practicar, habitualmente, el corso-pirateo con dos galeotas en aguas cercanas a Alicante (no fueron solamente éstos dos los nobles piratas), no como corsarios, sino como piratas de la más neta calaña, perjudicando de gran manera económicamente a los mercaderes que transportaban trigo desde Orihuela y desde Berbería hasta Valencia. Es por esto por lo que las autoridades valencianas dieron órdenes para que durante dos meses se persiguiesen y capturasen las dos embarcaciones de los dos piratas de la nobleza.

A veces era la flota castellana, explica Hinojosa Montalvo en su libro citado, la que ponía en práctica en el Mediterráneo el más desvergonzado pirateo. En el mes de marzo de 1407 Antoni Ruxot, marinero de Denia, fue víctima de las galeras del rey de Castilla Juan II, a la sazón menor de edad para reinar (regentes eran su madre, Catalina de Lancaster, y su tío paterno Fernando “El de Antequera”, posteriormente rey de Aragón a partir del Compromiso de Caspe). A Ruxot le robaron su barco, pero éste consiguió del *Baile*<sup>548</sup> General del Reino de Valencia permiso para viajar hasta Cartagena, punto al que los piratas de Juan II (fue el padre de Isabel “La Católica”) se habían llevado su embarcación sustraída. Ruxot se desplazó a Cartagena acompañado de cuatro hombres con la finalidad de traerse su nave, previo pago (el colmo del latrocinio) de un rescate de cien florines. ¿ Los que se llevaron el barco de Antoni Ruxot eran corsarios castellanos ? ¡ No, eran piratas de un monarca de Castilla !

Otro muy claro ejemplo de piratería cristiana en el Mediterráneo lo protagonizó, nada menos, que el propio Arzobispo de Tarragona, en el año 1459, atacando y saqueando con una galera el pequeño puerto de *Cap de Cerver* (Cabo de Cerver / desembocadura del Río Segura / este punto concreto fue uno de los preferidos para los piratas llevar a cabo sus depredaciones). A este “buen elemento” de rica cruz pectoral y alto bonete habría que calificarlo tal que “El Arzobispo pirata.”

Otro tanto hizo con su galera aquel mismo año un tal *Pere* (Pedro) Ciscar, a la sazón Regente de la Gobernación de Valencia, robando todas las embarcaciones que

---

<sup>548</sup> Cargo foral de los Reinos de la antigua Corona de Aragón. El principal de ellos fue el *Baile General*, que era uno de los principales magistrados del Reino. No obstante, existían *Bailes* cuyo perímetro de acción era más reducido y concreto. En el Reino de Valencia, el *Baile General* fue constituido en el año 1240, con inclusión en los Fueros Valencianos. Con los Decretos de Nueva Planta, que afectaron a los Reinos de Aragón y de Valencia, Felipe V eliminó los cargos de *Baile*. Orihuela, para los territorios y mares de su Gobernación, también tuvo un *Baile General*.

halló varadas en las playas de Guardamar del Segura, atropellando y maltratando además a cuantas personas encontró a su paso.<sup>549</sup>

En los años 1505-1509 el rey Fernando “El Católico” hizo un viaje a Nápoles (a través del Mar Mediterráneo) en previsión y solución de los posibles problemas surgidos en aquel Reino con Gonzalo Fernández de Córdoba “El Gran Capitán”. En el mismo texto que se explican estos hechos (ver *Pedro Mondragón / de marinero a corsario a toda ropa*, en Apéndice Documental) encontramos unas referencias sobre un tal Pedro de Mondragón, que “*era marinero capaz para cualquier cosa*”, pero que debido a que, y así lo refiere el dicho texto: *La mayoría de la nación* (se refiere a España) *estaba ahíta de arbitrariedades y desórdenes, extendidos, no sólo por las ciudades y los campos, sino también por los puertos y el mar, como atestigua el ejemplar [ejemplo] de un aventurero osado.*

El osado aventurero era aquel Pedro de Mondragón, que de marinero se convirtió en pirata. Llegó a la bahía de la “tacita de plata (Cádiz)” y acompañado de incondicionales suyos se apoderó, con nocturnidad, de la mejor de las naves que allí estaban fondeadas. Es curioso el texto cuando dice que con aquel suceso actuó *declarándose corsario a toda ropa, calificación equivalente a la más moderna de pirata*. Pero no fue un pirata de mucho tiempo, puesto que aquella aventura no duró más que unos tres meses, pero, eso sí, desvalijando a ¡troche y moche! a cuanto barcos se le ponían por delante, sin consideración a banderas ni nacionalidades de éstos. Los pocos tiempos piráticos del malandrín Mondragón finiquitaron, pero con excelentes resultados para él, porque se tropezó con una carraca portuguesa procedente de Calicut<sup>550</sup>(India), con un cargamento muy valioso de especias y de sedas y los portugueses nada pudieron hacer para que el *corsario a toda ropa* les robase la totalidad de lo embarcado.

“El Católico” rey Fernando tuvo conocimiento de los hechos y dio órdenes a las autoridades de costas para que detuviesen a Pedro Mondragón y a sus colegas, en caso de echarles el guante, considerándolo, en caso de hacerlo, como *Buena Presa*, pero Mondragón no fue atrapado. El rey también estimuló en aquellos momentos el

---

<sup>549</sup> HINOJOSA MONTALVO, JOSÉ. *La piratería y el corso en las costas alicantinas durante la Baja Edad Media*, en VIII Jornadas d’Estudis Històrics Locals / EL COMERÇ ALTERNATIU - CORSARISME I CONTRABAN (SS. XV – XVIII), celebradas en Palma de Mallorca, 23-25 de noviembre de 1989. Editado por el Institut d’Estudis Baleàres . Palma de Mallorca, 1990.

<sup>550</sup> Actualmente Kozhikode. Ciudad sur del Estado indio de Kerala. Durante la Edad Media fue llamada “La Ciudad de las Especias”, por su importancia como centro comercial de las especias.

armamento en curso de embarcaciones particulares. Curiosamente Fernando no siempre siguió una línea fija en lo concerniente a otorgar o no *Patentes de Corso* (ya comentado en este trabajo).

Pedro Mondragón se marchó a Francia con su valioso saqueo, concretamente a Bayona, en donde se supone que fue bien recibido y en donde vendió lo robado (parece ser que estuvo por Navarra, hay una ligera confusión en el texto del documento). La pista de Mondragón se pierde en Francia, en donde se supone que vivió a partir del desvalijamiento de los portugueses.

El abordaje y robo a los de Portugal se efectuó fuera del Mediterráneo, es decir, en el Atlántico, puesto que era una nave que a Portugal iba y que de la India venía (no existía el Canal de Suez), pero Mondragón igualmente fue pirata en el *Mare Nóstrum*, dada la reacción del rey Fernando “El Católico”.

En aquellos mismos tiempos de “El Católico” los corsarios (en este caso corsarios, con o sin “papeles”) vizcaínos (así se denominaba, no sólo a los vizcaínos, sino también a los guipuzcoanos y alaveses) habían llegado a un entendimiento con sus colegas catalanes. Tanto vizcaínos como catalanes, aún siendo corsarios, actuaban como piratas, lo que viene a confirmar una vez más lo de que corso-pirata es más exacto que corso sin más. Hecho el acuerdo llevaron, unos y otros, sus actividades piráticas hasta las aguas de Italia (ver página 10 y siguientes del documento).<sup>551</sup> Estamos hablando prácticamente de finales del siglo XV y de corsarios-piratas del norte peninsular y catalanes traficando y armando guerra allá por las costas mediterráneas italianas. En las páginas 11 y 12 de dicho documento, y aunque esto se aparta del fondo concreto del trabajo, hay algunos apuntes sobre las pagas a cobrar por la marinería de aquellos tiempos, y un *memorial ó instrucción de lo necesario para organizar la armada del Estrecho*... En cuanto a presas hay en la página 13 una breve indicación *...por tal manera, que V. A. (Vuestra Alteza) no resciba [reciba] daño e cada uno haya lo que de derecho le pertenezca* (se está refiriendo al “quinto” del que hemos hablado).

También en la página 13: *En cada uno de los cuales [en cada buque] V. A. debe mandar ir un escribano que dé fe de las presas que se ficiere[n] (hicieren)*... En la página

---

<sup>551</sup> Ver en el Apéndice Documental: *Piratas Vizcaínos y catalanes / Actividades en aguas de Italia* /// *Piratas Menaldo Guerra y Antonio Centellas, etcétera* /// Archivo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

17 dice: *Requesens* (Galcerán de Requesens, Conde de Trivento, General de las Galeras Ordinarias de Sicilia, navegando a favor de España) *bloqueó de seguida* (en seguida) *a Gaeta* (puerto marítimo de la costa occidental de Italia) *con cuatro carracas y cinco naos* (ver después definiciones), *manteniéndose en crucero mar afuera Miguel Ferrer* (marino español) *con otras cuatro, una carabela y dos galeras* (*Ibidem*), *con objeto de interceptar los socorros, como lo hizo, apresando á la nave genovesa Madalena con trescientos soldados y cargamento de harina*” (este apresamiento es una acción típicamente corsaria, según vimos en su momento). En esta misma página puede leerse: “... *joyas y obras de arte que cayeron en manos de corsarios* (piratas) *pisanos* (de Pisa – Italia) *y vizcaínos*.

*Quedaba poco que hacer á Gonzalo...* (Gonzalo Fernández de Córdoba “El Gran Capitán”) ... *reconcentró, por tanto, la hueste con propósito de disolverla, como lo hiciera á no instarle el Papa contra la opresión ejercida por un Menaldo Guerra...* El Papa, que lo era el español Alejandro VI (1492-1503).

Menaldo Guerra (o Guerri). Era un corsario vizcaíno, un corsario y no un pirata, porque había firmado un contrato con el rey de Francia, Carlos VIII, por medio del cual pasaba al servicio de este monarca, es decir, al servicio de los franceses. Aquel contrato suponía una *Patente de Corso*. Las huestes de Menaldo estaban compuestas por mercenarios vizcaínos.

Guerra, o Guerri, asedió el puerto de Ostia, en la desembocadura del río Tiber, lo que suponía cortar el acceso a Roma de mercancías de cualquier tipo (un auténtico problema). Tal asedio tuvo lugar durante los meses de febrero y marzo del año 1497. Es entonces cuando Alejandro VI recurre a Gonzalo Fernández de Córdoba y cuando éste no licencia, no disuelve sus tropas, como ha quedado dicho en el entrecomillado en cursivas de hace un momento. Se enfrentaron las tropas de “El Gran Capitán” contra las francesas, mandadas por Menaldo Guerra, al servicio de Francia, como hemos dicho. Véase la página 18 del documento que acabamos de mencionar, y lo apuntado en ella (2º párrafo) sobre la prohibición de aquel momento del rey Fernando “El Católico” sobre corsarios. Bien, Guerra, o Guerri, legalmente era un corsario del Mediterráneo, pero ¿lo era Antonio Centellas?

Era, Antonio Centellas, oriundo de Valencia. Marqués de Cotrón, o Cotrone,<sup>552</sup> por su matrimonio con la Marquesa de ese título, que además era dueña del Señorío de Calabria (sur de Italia) y por tanto y como cónyuge, Centellas compartía la propiedad del Señorío con ella. El Marqués de Cotrón armó un muy buen navío y puso al frente de él, como capitán, a un humilde hijo de labradores, un tal Pedro (que por diversas circunstancias alcanzó altos y diversos puestos de la escala social), hijo del llamado Pedro del Roncal (familia de Navarra del Valle del Roncal). Por confusión de nombres (corsario-pirata / pirata-corsario, que hemos explicado ya varias veces), Centellas fue, no un corsario, sino un pirata (aunque entonces a éstos se les solía llamar corsarios). Y como pirata ocasionó muchos problemas a las gentes de Berbería, a los turcos y a los mismos españoles, compatriotas suyos.

Antonio Centellas (De Centellas, nombrado en textos) llegó a enfrentarse, consideramos que razonablemente, con el no poco soberbio Gonzalo Fernández de Córdoba “El Gran Capitán”, del que acabamos de hablar, porque éste, como guerrero que era en pro de la Corona de España, les arrebató el dicho Señorío de Calabria (año 1497) a los Marqueses de Cotrón, o Cotrone. Sea como fuere, poco tiempo después (año 1502), el pirata Antonio Centellas, o Antonio de Centellas, según ustedes quieran, fue atrapado (junto con su hijo Enrique, de 27 años de edad) por los turcos, y después de largo cautiverio el hijo murió en prisión y a Centellas le cortaron la cabeza.

Desaparecido el Marqués, su viuda la Marquesa dejó en manos de Pedro, el navarro roncalés, sus vienes y barcos y este continuó el trabajo de corsario pirata, atacando cuantos moros, turcos y cristianos se encontraba.

(Sobre Menaldo Guerra y Antonio Centellas ver Apéndice Documental).

En el texto que venimos citando (página 62) se escribe: ... *se dedicaban de tiempo atrás (diacrónicamente) los caballeros, escuderos y hombres buenos de la costa andaluza, singularmente los de Jerez y bahía de Cádiz, menudeando (visitando frecuentemente) las entradas, así por el Mediterráneo, desde Cabo Espartel* <sup>553</sup> *a Bugía,* <sup>554</sup> *como por el Océano desde el mismo Cabo hasta el de Aguer,* <sup>555</sup> *y no siempre*

---

<sup>552</sup> Actualmente Crotona, ciudad de Italia, en la región de Calabria, al sur del país.

<sup>553</sup> Cabo localizado en la costa atlántica de África, en el norte de Marruecos, a pocos kilómetros de Tánger.

<sup>554</sup> Bugía o Bujía. Ciudad de Argelia a orillas del Mediterráneo.

*a la ligera en navíos sueltos, sino con armadas de suficiente significado para traerse a casa 400 y aun 800 esclavos, y para rendir y ocupar de momento poblaciones o plazas fuertes...*

Así, pues, no eran sólo los de Berbería los piratas del Mediterráneo. Esto dicho, y los anteriores ejemplos, lo ratifica y deja en evidencia a quienes se empeñan en decir y en escribir que las del *Mare Nóstrum* fueron aguas de piratas (y/o corsarios) berberiscos, olvidando u omitiendo, creemos que intencionadamente, a los demás. Los del párrafo anterior fueron, ciertamente y sin justificaciones injustificables, piratas del reinado del rey Fernando “El Católico”, que asaltaron territorios, poblaciones, plazas fuertes, etcétera, y que raptaron y esclavizaron, tal que negocio, a cuantas personas se les antojó. Piratas y negreros, pues, los de Jerez de la Frontera y los gaditanos.

¿Corsos, piratas, nobles, eclesiásticos, autoridades, políticos... musulmanes, cristianos...? ¡Un paradigmático *Tótem revolútem* !

A lo largo de todo el siglo XVI muchos lugares de las provincias de Alicante, Castellón de la Plana, Valencia, Almería, y también Ibiza, fueron “*une proie offerte aux audacieux corsaires*” (una oferta de presas para los temerarios corsarios / traducción libre). Se refiere a gentes de Berbería (regiones costeras de Marruecos, Argelia, Túnez y Libia). Pero, ¿eran corsarios o eran piratas? La misma incertidumbre de calificativos.<sup>556</sup>

Siguiendo a Hinojosa Montalvo hemos de decir que otros lugares frecuentemente asaltados por piratas fueron (por orden alfabético) Altea, Benidorm, Calpe, Ibiza (Islas Baleares), Ifac (donde el peñón del mismo nombre), Jávea, Moraira y Teulada, además de otros. En el año 1423, un pirata llamado Damnat de Almería, asaltó y saqueó la Isla de Ibiza y sus salinas, llevándose además como botín a 200 personas cautivas, y, cuenta Hinojosa, que a su regreso desde la isla balear hacia Almería, cómo Danmat hizo un alto en el camino deteniéndose y desembarcando en Alicante, atrapando a varios huertanos, que como hizo con los ibicencos, se los llevó cautivos.

---

<sup>555</sup> El Cabo de Aguer es un accidente geográfico en la costa atlántica de Marruecos, a unos 40 kilómetros al norte de Agadir.

<sup>556</sup> BERNARD, VICENT. *Un exemple de cours seguit per mar per els barberescos-morisques: l'atac de Covas d'Almansora (1573)* – (Un ejemplo del curso seguido por mar por los berberiscos-morisques: el ataque de Cuevas de Almanzora (1573)). *Separata Revista de Historia Moderna* núm. 1-1981. Departamento de Historia Moderna. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Barcelona, 1981.

Con anterioridad al siglo XVIII las agresiones llevadas a efecto anualmente por los sarracenos (piratas y/o corsarios) a lugares, solamente españoles en este caso, según Ramiro Feijoo<sup>557</sup> fueron (referidas al siglo XVI y siguiendo por nosotros el orden cronológico): el año 1540 atacaron Mazarrón (Murcia) y Gibraltar (saqueada por el corsario otomano Jeireddin Barbarroja); año 1543, Cadaqués, Palamós y Rosas en la provincia de Gerona, Salou en la de Tarragona, Tarifa en Cádiz y Villajoyosa en la de Alicante; año 1545, los ataques fueron en Estepota (Málaga), Pineda del Mar (Barcelona) y Vinaroz (Castellón de la Plana); año 1546, Alcalá de Chivert (Valencia), Altea (Alicante), Mojácar (Almería) y Murviedro (actual Sagunto), también en la provincia de Valencia; los ataques en el año 1548 fueron dirigidos contra Frigiliana y Torrox, en la provincia de Málaga; 1550, Alicante ciudad, Benalmádena (Málaga), Benisa Alicante), Cullera (Valencia), Estepota (Málaga), La Cabrera (Barcelona), Pollensa (Mallorca / Islas Baleares) y San Juan de Alicante; año 1551, Alcudia y Andrats (isla de Mallorca ambos); año 1552, Albuñol, provincia de Granada, y Valldemosa (Mallorca); 1553, Andrats (otra vez) y Bagur (Gerona); en el año 1554 fueron atacados los lugares de Altea y Benicarló (Alicante y Castellón, respectivamente); año 1555, Andrats (de nuevo) y Lucainema (o Lucainena / esta localidad en la provincia de Almería);<sup>558</sup> año 1556, Denia (Alicante) y Mojácar; 1558, Salou (en dos ocasiones), y desembarcos en Carboneras (Almería) y en Ciudadela, en la Isla de Menorca, de las Baleares.

A finales del siglo XVI y por diversas circunstancias, entre otras, porque Túnez definitivamente dejó de pertenecer a la Corona de España y en Argel el imperio de la anarquía estaba en uno de sus más álgidos momentos, de nuevo se produjeron múltiples ataques similares a los de veces anteriores y cuya lista acabamos de relacionar. Es decir, de nuevo los atacantes corsario-piratas berberiscos aparecían en las costas españolas. Y esto sucedía tal que así: año 1581, ataques a Cadaqués y Rosas; año 1582, ataques a Salou y a Vélez-Málaga; año 1583, ataques a Chilches (Castellón de la Plana), a la isla balear de Cabrera, y en la provincia de Alicante a Moraira y a Villajoyosa; año 1584, ataques a la ciudad de Alicante, Altea, Benisa, Callosa de Ensarriá (lugar, como todos

---

<sup>557</sup> FEIJOO, RAMIRO: *Corsarios berberiscos. El reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España* (p. 109). Ediciones Carroggio, S. A. Barcelona, 2003. De aquí hemos tomado apuntes para esta relación.

<sup>558</sup> Puede que haya error cuando nosotros localizamos este núcleo urbano en la provincia de Almería, puesto que su distancia a la capital es de 53 kilómetros hacia el interior, no idónea para hasta allí llegar ataques corso-piráticos.

estos, alicantino, entre Altea y Benidorm y a 10 kilómetros de la costa),<sup>559</sup> Jávea y Moraira, y en la provincia de Gerona Rosas y Salou en la de Tarragona, y en Murcia Águilas y Cabo de Palos (Cartagena) por dos veces, como en otros muchos lugares; año 1585, Benisa, Mazarrón, Isla Plana (Cartagena) e isla de Lanzarote (Canarias); año 1586, Alcalá de Chivert.<sup>560</sup>

Un fraile mercenario<sup>561</sup> de Macedonia<sup>562</sup> (Orden de la Merced) en los inicios del siglo XVIII confeccionó una relación de lugares, incluida toda la Península Ibérica, y también algunas islas, que con más frecuencia eran agredidos por los corsarios (y/o piratas) de origen musulmán. Siguiendo la nomenclatura de estos lugares y las fechas marcadas por el fraile de la Merced, según la importancia y la regularidad de los ataques, citamos: 1.- Cartagena. / 2.- Málaga. / 3.- Islas Baleares. / 4.- Islas Canarias. / 5.- Alicante. / 6.- Valencia. / 7.- Barcelona y otros sitios de Cataluña. / 8.- Cádiz. / 9.- Portugal. / 10.- Galicia. / 11.- Asturias.<sup>563</sup> De la piratería y del corso españoles, al parecer, nada dijo el monje.

Cartagena, como puerto natural en esta zona del Mediterráneo, fue a lo largo de bastante tiempo (siglos XIV y siguientes, prácticamente hasta finales del XVIII) una muy complicada y peligrosa base de piratas de diversos orígenes.

Pero hay que preguntarse cuales podían ser los motivos intrínsecos del corso-pirata de mediados del siglo XVI, como, asimismo de su resurgimiento posterior a finales del mismo siglo, por los cuales el berberisco se lanzó a las aguas mediterráneas para ejercer como corso y/o como pirata. Las causas no podían ser, y no lo eran, por el solo deseo de hacerse ricos y poderosos, atacando y robando por aquí y por acullá a lo largo y ancho del Mediterráneo. Los europeos, antes, entonces y después, siempre

---

<sup>559</sup> Posiblemente, en este caso, el alejarse del mar esta distancia tuviese como objetivo primordial el hacer aguada (cargar agua) en las Fuentes del Algar, nacimiento del río del mismo nombre, a tres kilómetros de distancia de Callosa de Ensarriá y a unos trece de la costa.

<sup>560</sup> FEIJOO, RAMIRO. *Ibidem* (p. 109).

<sup>561</sup> En este caso, el fraile mercenario hace mención de un religioso de la Orden de la Merced. Para ampliar información sobre este asunto hay que leer a VÁZQUEZ PÁJARO, M. en, aparte de otros escritos suyos, el prólogo, por él escrito, del libro de fray Melchor García Navarro *Redención de Cautivos en África (1723-1725)*, prólogo que publicó el Marqués de Lozoya en el *Boletín de la Real Academia de la Historia*, en el Tomo CLXI (pp. 95-110). Igualmente, puede consultarse al respecto a TEMPRANO, EMILIO en *El mar maldito. Cautivos y corsarios en el siglo de oro*. Mondadori España, S. A. Madrid, 1989.

<sup>562</sup> Macedonia es actualmente un Estado independiente de la República Balcánica, en el sureste de Europa, cuya capital es Skopje. Su nombre es República de Macedonia, y, asimismo, Antigua República Yugoslava de Macedonia.

<sup>563</sup> Para la obtención de esta lista nos hemos basado en TEMPRANO, EMILIO. *Ibidem* (pp. 215-216).



hemos mirado al africano “*por encima del hombro*” y lo hemos atropellado en sus costumbres y en sus ideologías, sociales, culturales, políticas y religiosas, en la usurpación de sus personas con la comercialización de esclavos negros, con la ocupación de sus tierras, etcétera (no creemos que sea necesario hacer aquí ejercicios demostrativos de esto dicho), y todo ello lo hicimos los “nobles” y mejor educados hombres de Europa. En plena época renacentista el mundo musulmán del norte de África estaba estancado en sus formas y en sus habilidades y el individuo mahometano, ubicado en un inferior *status* general comparado con el individuo europeo, tenía la necesidad y estaba obligado a resarcirse de las injurias que los de Europa siempre les administramos. Fuimos los europeos quiénes nos hicimos dueños del comercio de ida y vuelta con África (exportación e importación), desde Castilla y Cataluña, pasando las Baleares, hasta Italia, y desde Francia hasta las mismas playas de Berbería y más allá, más hacia el corazón del continente africano. La deficiente capacidad comercial berberisca en el siglo del Renacimiento era más que notable y lo mismo sucedía con su organización marinera. Los cristianos con nuestras naves y con nuestras singladuras monopolizábamos en el siglo XVI todo el *Mare Nôstrum* (nuestro, que no de ellos), monopolio que llegaba hasta el insulto hacia los hombres de Berbería. Sí, los berberiscos atacaban, abordaban y saqueaban para enriquecerse, así ellos lo creían, pero tal vez su subconsciencia los engañaba. Veamos lo que al respecto escribe Ramiro Feijoo:<sup>564</sup> “*El corso (berberisco) es la rata que se come las migajas del bizcocho, la cucaracha que a oscuras se cuela por las rendijas del gran comercio. Es en realidad una reacción desesperada, la última de las respuestas de los bárbaros en un hábitat ajeno dominado por los europeos... (···) ... el corso [berberisco] no es propiamente el bicho que roe la riqueza, no es un parásito que se alimenta del trabajo ajeno, sino otro animal más de este ecosistema. Las ciudades berberiscas ya forman parte de un paisaje económico de actividades en el que el grueso del pasto se lo llevan los comerciantes genoveses, venecianos, catalanes, valencianos o castellanos, que trafican con telas, artículos suntuarios, metales, oro, esclavos... (sic). (Sí, esclavos, esclavos africanos, principalmente negros y también de Berbería).*”

Lo de esclavizar no fue tarea única de nuestros prójimos, de los prójimos de los españoles, y como ejemplo sirva la copia del documento encontrado en el Archivo del Arsenal Militar de la Marina, de Cartagena, que incluimos al final en el Apéndice

---

<sup>564</sup> FEIJOO, RAMIRO. *Ibidem* (p. 119).

Documental. Es un Real Pasaporte, numerado con el 14, firmado por el felón Fernando VII con data en Madrid 22 de enero de 1818. Es un documento matriz<sup>565</sup> preparado para rellenarlo en cada uno de los casos en que buques españoles (españoles los capitanes, los propietarios y/o armadores, con exclusión total de extranjeros) transportasen esclavos negros desde África hasta los dominios de ultramar de la Corona española. Cualquier negro capturado por los españoles, en el más estricto sentido de piratería,<sup>566</sup> era esclavizado y vendido como una muy buena fuente de ingresos, para unos o para otros, y al final para todos. Y estamos hablando ya de bien entrado el siglo XIX. Piratería y esclavitud tardías pero efectivas.

El corso-pirata (o pirata-corso) de Berbería, y por tanto mediterráneo (Trípoli, Túnez, Argelia y Marruecos), tenía, como cualquier otro tipo de corso medievalista y/o moderno, su más importante fuente de ingresos, no únicamente en el robo, la rapiña y la extorsión, y el asesinato, sino, asimismo, en la caza y posterior venta de esclavos (esto era mucho más rentable). Por diversas razones, de religión especialmente, el entendimiento y la convivencia entre musulmanes y cristianos, exceptuando determinadas épocas, no fueron precisamente de “vinos y de rosas”. Desde la llegada misma de los mahometanos a Europa, además de religiosas, ya comenzaron a suceder desavenencias y discrepancias sociales, de cultura, de opinión, de comportamiento, de belicismo, etcétera, entre éstos y los cristianos (viejos y nuevos). Las viejas Cruzadas, en la memoria de los cristianos europeos de la Baja Edad Media y de la Edad Moderna, todavía estaban presentes y eran el más claro paradigma de aquellas diferencias religiosas, y el actual (el de ahora mismo) pensamiento y posición de todo cristiano poco ha cambiado después de tantos años y vicisitudes. La presente idea del llamado “mundo occidental” (¿pero quien está al occidente o al oriente de quien ?) no es un reflejo más o menos intenso de aquellas trasnochadas jornadas, sino la Cruzada misma prolongada en los días y en las noches; nuestro vigente ideario sobre el mundo musulmán no es una excepción, es la regla misma. En otros tiempos se buscaba el Santo Grial y la recuperación de los Santos Lugares (¿Santos únicamente para los cristianos?), hoy, en los mismos sitios, ideológicamente hablando, se busca el petróleo y la colonización de tierras y de ciudades que siempre fueron sarracenas y en pocas

---

<sup>565</sup> Archivo del Arsenal Militar de la Marina (Cartagena / Murcia). Signatura: ORDENANZAS DE CORSO “D” (provisional) - Legajo 7 (provisional) -- Carpeta núm. 20.

<sup>566</sup> Los barcos negreros así como sus armadores y tripulaciones *de iure* no eran piratas, según Convención de Londres de fecha 20 de diciembre de 1841, y en base al Convenio anglo-sajón de data 9 de marzo de 1879.

ocasiones cristianas (si es que lo fueron). Y con el corso, otro tanto de lo mismo: con los genoveses, venecianos, catalanes, valencianos, castellanos, portugueses, florentinos, flamencos, y tantos otros, de acá y de allá, sí estaba “bien visto” que practicasen el corso autorizado con su correspondiente patente, y, “aprovechando que el Pisuerga no pasa por Albacete”, perpetrar el pirateo, así, sin más, desvalijando, acuchillando, esclavizando, y finiquitando vidas si se terciaba, de ajenos y de propios si bien les parecía (ejemplos hay en este trabajo). O... ¿acaso fueron los corsarios y piratas norteafricanos los que practicaron la esclavitud del Medievo y del modernismo, o quienes cazaban, como el que caza conejos, al negro, al menos negro y/o al multicolor, para luego venderlos, verbigracia, en el mercado de negros de Sevilla<sup>567</sup> para obtener pingües beneficios ?

En España fueron creadas empresas, algunas de ellas mixtas, constituidas por portugueses, genoveses y castellanos, cuyo único objetivo era el traficar con esclavos y con base en el Mediterráneo. Grandes dignatarios españoles participaron en el succulento negocio de la esclavitud y entre aquéllos, Señores eclesiásticos y hasta la propia monarquía (no solamente la española, hay que decir). Como ejemplo de este vergonzoso negocio, monárquico en este caso, que tuvo como base, además de otras, el armamento en corso mediterráneo y navíos mercantes, hay un claro ejemplo, reflejado en el documento matriz, inédito, salvo error, que hemos encontrado en el Archivo del Arsenal Militar de Cartagena (Murcia) y que es el mismo que hemos comentado en líneas anteriores. Es un documento fechado en Madrid el 22 de enero de 1818 (casi ahora mismo / ya siglo XIX), ordenado y firmado por el felón rey Borbón Fernando VII / Documento Nº 14 / Título: *Real Pasaporte para los buques mercantes españoles destinados al tráfico legítimo de esclavos*.<sup>568</sup> Tal documento en su contenido es auténticamente indignante.

---

<sup>567</sup> En Sevilla durante el siglo XVI estuvo establecido el más importante, o uno de los más importantes, mercado de cuantos se conocían de compra y venta de esclavos de cualquier procedencia, especialmente negros. También en otras localidades sevillanas hubo mercados de esclavos. Muchos vecinos de la ciudad hispalense fueron profesionales en esta clase de negocios.

<sup>568</sup> Repetimos signatura. El original de este documento matriz puede verse en el dicho Archivo cartagenero Militar del Arsenal de la Marina / Signatura ORDENANZAS DE CORSO “D” (provisional) / Legajo núm. 7 (provisional) / Carpeta núm. 20 /. Características del mismo: papel semirrigido (plegado); se supone que de color blanco en el momento de ser utilizado y actualmente ligeramente grisáceo, de forma rectangular (53’5 por 42’5 centímetros). Se conserva en buen estado. Incluimos en este nuestro trabajo copia del mismo.

Hubo corsarios-piratas (negreros en muchos casos), dentro y fuera del mar Mediterráneo, de Holanda, Inglaterra, Portugal, y otros, incluida España. Veamos lo que dice Julián Ferrer Marsal: ... *todos los ribereños* (países con costas en el mar Mediterráneo) *admiten y practican la piratería. Esta situación tuvo su momento álgido en el siglo XVII, cuando las doctrinas humanista y renacentista estaban extendidas por toda Europa...* Y continúa diciendo: *El litoral mediterráneo español, como parte del imperio de su tiempo, estuvo especialmente acosado por los países pobres del norte de África, alentados por los turcos otomanos, el enemigo secular del oriente mediterráneo. No menos grave era el planteado* (se refiere a la barbarie pirática) *por los numerosos mercenarios a sueldo de los países europeos, incluido España, que actuaban como piratas en los momentos de paz.*<sup>569</sup>

No eran solamente piratas de Berbería o de regiones cercanas al mar Mediterráneo los que por aquí pululaban, porque también los hubo, y muchos y en muchas ocasiones, de Castilla, sobre todo en las épocas en las que el reino castellano y el Reino de Aragón estaban en guerra, que varias fueron. Ya hemos hablado antes de la *Guerra de los Dos Pedros* y del episodio que el aragonés Mosén Francisco de Perellós, sin duda un auténtico acto de piratería, organizó en Sanlúcar de Barrameda, año 1356, en contra de los intereses del rey castellano-leonés Pedro I.

Los ataques piráticos castellanos tuvieron como finalidad el perjudicar lo más posible al comercio aragonés y cada vez fueron más frecuentes y más violentos. Otras guerras entre los Reinos de Castilla y de Aragón, además de la de los dos Pedros, tuvieron lugar, una en el año 1429-1430 (dos años escasos de duración), siendo reyes, Juan II de Castilla (reinó entre 1419 y 1454) y Alfonso V “El Magnánimo” de Aragón (reinado 1416-1458) – (eran primos hermanos y cuñados); otra, entre los años 1445 y 1454, siendo asimismo ambos reyes de cada lugar. Cuando se firman las paces entre los dos reinos, en el año 1479, la piratería castellana en el Mediterráneo decayó considerablemente.

Hay un caso que no deja de ser interesante referente a un castellano, nacido en Cigales, provincia de Valladolid, en los inicios del año 1378, y fallecido en esta ciudad

---

<sup>569</sup> FERRER MARSAL, J. *El problema de la piratería y su relación con la ordenación del territorio y las obras públicas costeras. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios* (pp. 60-61). II Congreso Internacional de Estudios Históricos. Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante) / Concejalía de Cultura. Santa Pola, 2002.

en 1453. Fue un tal Pero Niño, destacado militar, marino y corsario que sirvió al rey de Castilla y León Enrique III “El Doliente” (reinado 1390-1406). Descendía de una familia de nobles venida a menos. Llegó a ser el I Señor de Cigales y de Valverde, y Conde de Buelna. En aquella época los Reinos de Castilla y de Aragón mantenían buenas relaciones y dado que en el Mediterráneo occidental la presencia de piratas de Berbería era más que frecuente, Enrique III comisionó a Pero Niño para que como corsario acudiese a la zona y eliminase los ataques de aquellos piratas berberiscos. Vino Pero Niño con dos galeras y una carabela de apoyo y estableció su cuartel general en Cartagena. Aparte de los resultados, buenos o malos, que obtuviese como corsario en contra de los de Berbería en las costas españolas mediterráneas, Pero Niño acabó siendo un pirata más, localizando sus acciones piráticas frente a las riberas de la actual Argelia. Pero Niño se estrenó en la Marina (antes de estos hechos no había navegado nunca) como corsario y terminó como pirata.

Y los portugueses ¿qué? Pues que también tuvieron sus corso-piratas por el Mar Mediterráneo y en las costas españolas de este. Aunque hay que añadir que los lusitanos, aparte del Mediterráneo, actuaban también como piratas, no solamente en aguas de Portugal, sino igualmente en las del Océano Atlántico. En todas estas aguas atacaban y desvalijaban a cuantas naves podían que desde Flandes venías hacia el *Mare Nostrum*, lo que a España le ocasionaba cuantiosos perjuicios. Hinojosa Montalvo indica en su libro ya mentado varias veces que es a partir del siglo XIV cuando los portugueses incrementaron su presencia en el Mar Mediterráneo, debido a que bastantes barcos traían pescado y esclavos al mercado de Valencia y a otros puntos costeros de este mar. Pero en realidad, cuando como corso-piratas los portugueses aumentan, en cantidad y en depredaciones (no excesivamente, hay que decir), sus actuaciones en el Mediterráneo, es a partir de cuando ellos conquistan la ciudad de Ceuta, el 21 de agosto de 1415. Y fue, verbigracia, cuando los lusitanos, año 1440, atacaron el puerto de *Cap d'Aljub* (Santa Pola / Alicante) con dos naves, llevándose, robados, varios barcos cargados de trigo que desde Orihuela viajaban hasta Valencia.

La época de mayor presencia de corso-piratas de Portugal en el Mar Mediterráneo tuvo un paralelismo con la rebelión popular en Cataluña de los Remensas, la llamada *Guerra de los Remensas*, que tuvo una duración de diez años, del 1460 al

1470, siendo rey de Aragón Juan II (1398-1479 / reinado 1458-1479), dado que los portugueses se aliaron con los rebeldes, con los Remensas.

En el año 1478 por Valencia y alrededores se corrió la noticia de que dos carabelas portuguesas y otra de Galicia se habían adueñado, en aguas de Denia, de un laud (tipo de embarcación de muy poco porte) cuyo dueño era un tal Guillem Salvador (lo dice Hinojosa Montalvo en su libro mencionado, página 82).

Seguramente los problemas causados en las costas mediterráneas por los piratas de Génova fueron más graves que los ocasionados por los portugueses. Los genoveses tenían buenas escuadras marineras y eran muy buenos navegantes, como grandes entendidos y experimentados comerciantes. Pero no eran menos entendidos y activos como piratas. Efectuaban certeros e importantes ataques y saqueos piráticos, lo que suponía que los lugares costeros estuviesen constantemente atemorizados. Los genoveses, para llevar a cabo sus correrías de piratas, utilizaban naves muy modernas y potentes en aquella época, de tanta utilidad para su cometido como podían ser las galeras y otras embarcaciones similares. A todo esto dicho se sumaba su extrema audacia para ejecutar sus golpes de ataque, extorsión y robo en contra de toda clase de buques comerciales que a su presencia llegaban.

También por el Mediterráneo se pasearon piratas vikingos, normandos y de otras muchas nacionalidades, pero que omitimos aquí por no considerarlo ya necesario.

Visto desde ahora mismo, después de entre cinco y seis siglos de distancia temporal, quizás no lleguemos a entender el fatídico y letal problema que para las comunidades aisladas y no aisladas de entonces representaron aquellos indómitos corsarios y piratas, sobre todo éstos últimos (aunque no hubiere diferencias notables entre unos y otros). El ataque y asalto por sorpresa, el robo, la depredación general, la tortura, el cautiverio, la muerte, etcétera, causados por unos fuera de la ley, que además ésta nada o poco les preocupaba, no le permitía al hombre costero del Mediterráneo vivir con tranquilidad en sus bienes y en sus personas. Hay tres casos muy concretos que son de los tantos ocurridos y que nos los refiere Hinojosa Montalvo (*Ibidem* / p.78), todos ellos en Benidorm (Alicante) como víctimas, y que nosotros extractamos al máximo para transcribirlos. Primer caso: mes de agosto del año 1442, un ataque sorpresa ejecutado por piratas musulmanes se llevó cautivos a todos los habitantes del

lugar, que quedó desierto. Segundo caso: Año 1447. Una escuadra turca saqueó Benidorm y se llevó cautivos a los habitantes que habían vuelto a repoblar el lugar después del saqueo anterior. Tercer caso: primavera del año 1448 (un año después nada más), piratas musulmanes repitieron, más o menos, los mismo actos que los otros habían hecho en el 1442 y 1447, saqueando Benidorm y sus alrededores y llevándose cautivas a las personas que nuevamente habían repoblado el lugar y que pudieron localizar. Puesto que esto ya se pasaba de “castaño oscuro”, desde Valencia se indicó que en Benidorm se estableciese un equipo fijo de vigilantes, así como en otros sitios cercanos a éste lugar. Pero hay que decir que este tipo de piratas musulmanes contaban con frecuencia con la ayuda de sus correligionarios valencianos.

Se tomó la decisión de construir una serie de torres vigía, que colocadas una a continuación de otra y en hilera junto a las aguas costeras del mar, y de fácil comunicación entre ellas, servirían como defensa contra corsarios y piratas. Con este sistema de torres se buscaba eliminar, o contrarrestar, los ataques de éstos, cosa que finalmente no llegó a conseguirse, aunque sí una leve disminución de depredaciones corso-piráticas.

Para evitar en lo posible este problema el rey español Carlos I (reinado 1516-1556) planificó un sistema defensivo en base a la construcción a lo largo de toda la costa española del Mar Mediterráneo de aquellas torres de vigilancia que hemos dicho y que, efectivamente, no contribuyeron lo suficiente para reducir la gravedad que berberiscos y turcos ocasionaban. Las primeras de estas torres surgieron en la provincia de Murcia a partir del año 1520. Desde ese momento, y por citar algunos ejemplos, el Concejo de Murcia, año 1526, construyó una de estas torres, llamada La Encañizada, en la zona norte de La Manga del Mar Menor. El Concejo de Lorca, año 1539, hizo otro tanto, levantando la Torre de Cope. En el año 1554, Cartagena construyó la torre del Cabo de Palos. Pero hay que decir que fue durante el reinado del monarca Felipe II (reinó entre 1556 y 1598) cuando se levantaron la mayoría de las torres vigía del Mediterráneo.

Más efectivo que el levantamiento de torreones hubiera sido el armar una buena escuadra para buscar a los piratas y una vez encontrados haberlos cañoneado sin piedad hasta la eliminación total de todos ellos, no dejando ni el más mínimo rastro de piratas en este Mediterráneo occidental. Pero Felipe II, en cuyo reinado como hemos dicho se

construyeron la mayoría de las torres vigía, estaba más interesado en enviar sus barcos para combatir en contra de los ingleses y de los Países Bajos en batallas y guerras de fanatismos religiosos que en otra cosa (al fin y al cabo, además de otras cosas y circunstancias, el austriaco Felipe II fue un intolerante fundamentalista político-religioso, un fanático cristiano católico). Pero como el segundo de los Felipe no vino con su escuadra a echar una mano, pues, eso, hubo que conformarse con aquellas torrecillas y con las pocas, o ninguna, guarniciones que las custodiaban y defendían.

Volvemos a Hinojosa Montalvo<sup>570</sup> cuando nos dice que uno de los lugares preferidos de toda la costa mediterránea por los piratas para llevar a cabo sus fechorías fue el puerto de *Cap de Cerver*, en la desembocadura del río Segura. Era por aquí por donde se embarcaba la sal de las salinas de la Mata, de Torrevieja, y el trigo procedente de Orihuela. Y cierto es que *Cap de Cerver* había construido una torre vigía para su defensa, pero no es menos cierto que la misma estaba mal protegida y de fácil eliminación de sus defensores, lo que animaba más aún a los piratas para atacar el puerto. Esta deficiente torre para desempeñar el objetivo para el que se había construido fue asaltada en diversas ocasiones: el año 1417 por los cartageneros (Cartagena y su puerto natural fueron siempre base y refugio de piratas); en el año 1419 (sólo dos años después) el atacante fue el pirata cristiano Gutiérrez de Nava, que llegó hasta *Cap de Cerver* a bordo de una galera; año 1438, el también cristiano pirata, de Cartagena, Mateo Bechi; en el año 1459 el ataque lo realizó una galera, del no menos cristiano pirata que los anteriores, Arzobispo de Tarragona (la Iglesia pirata), atacando y saqueando *inmisericorde* a una embarcación con mercancías de vecinos de Orihuela y llevándose encadenados a sus tripulantes, se supone que para traficar con ellos en calidad de esclavos<sup>571</sup>; en el 1459 otra galera, de otro pirata cristiano, con el añadido en esta ocasión de que además el elemento en cuestión y para mayor escarnio se dedicaba, de uno o de otro modo, a la política, llamado Pere Ciscar, regente de la Gobernación de Valencia, robó todas las embarcaciones que estaban varadas en la playa de Guardamar del Segura y además hizo cautivo al *Baile* de tal localidad (visto en página 88). Las autoridades de Orihuela elevaron quejas y protestas al rey (Juan II de Aragón / reinó entre 1458 y 1479), pero, de momento, tiempo perdido, porque no les prestaron ni la

---

<sup>570</sup> HINOJOSA MONTALVO, JOSÉ. *Ibidem* (p.78).

<sup>571</sup> Este hecho lo cita Hinojosa Montalvo en la página 29 de su obra mentada. Ver también sobre este suceso a GIRBERT Y BALLESTEROS, E. en *Historia de Orihuela, III* (p. 130).



más mínima atención, aunque posteriormente el *Baile* fue puesto en libertad por la intervención directa de Juan II.<sup>572</sup>

En la escuela de malandrines de distinto tipo que fue el corso-pirata también hay que incluir a Don Pedro Téllez-Girón y Velasco (1574-1624), Duque de Osuna, Virrey que había sido, de Sicilia en un principio y posteriormente de Nápoles.<sup>573</sup> Porque corso-pirateo hizo.

También hubo Papas corso-piratas. Lo fue el aragonés de Zaragoza Pedro Martínez de Luna y Pérez de Gotor (1328-1423), el “Papa Luna” (antipapa), que lo fue con el nombre de Benedicto XIII. Armó y utilizó corsarios.

*Mossén* Luís de Pontos fue un pirata catalán de mediados del siglo XV. Además de su distinción de *Mossén* fue nombrado Caballero; pertenecía, pues, a la clase distinguida y acomodada de Cataluña. Se armó en corso y actuó directamente como corsario-pirata comandando su propia nave.<sup>574</sup>

Jurados de Valencia (representantes de los ciudadanos) y Consejeros de Barcelona, y el mismo rey de Aragón (Alfonso V “El Magnánimo”), que facilitó los documentos precisos al efecto, y el rey de Navarra, Juan I (luego Juan II “El Grande” de Aragón),<sup>575</sup> Lugarteniente General del reino aragonés, actuaron, unidos en esta ocasión, como auténticos corso-piratas. Ocurrió el día 15 de diciembre de 1457 cuando un vizcaíno de nombre Johan Pérez de Sorriaga llevaba en un barco a unos hombres desde Savona (Italia) hasta Valencia, siendo capturado por la Armada de Barcelona, en combinación con los antes mencionados, pirateándolo amparados en *Patente de Corso*, a pesar de que el vizcaíno disponía del salvoconducto preciso para poder navegar desde aquel lugar italiano hasta la capital del río Turia.<sup>576</sup>

---

<sup>572</sup> HINOJOSA MONTALVO, J. *Ibidem* (p.30).

<sup>573</sup> TEMPRANO, EMILIO. *El Mar maldito. Cautivos y Corsarios en el siglo de Oro*. Mondadori España, S. A. Madrid, 1989.

<sup>574</sup> Citado por UNALI, ANNA en *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media* (p. 184). Editorial Renacimiento. Sevilla, 2007.

<sup>575</sup> Este Juan II de Aragón fue rey de Navarra como Juan I (entre 1425 y 1479) por su matrimonio con la princesa (ya viuda) de este reino, Blanca de Navarra, hija del rey Carlos III “El Noble” (de Navarra). Era hermanastro de Alfonso V “El Magnánimo” que lo nombró Lugarteniente del Reino de Aragón, del que posteriormente sería rey (entre los años 1458 y 1479). Fue el padre del rey Fernando “El Católico”.

<sup>576</sup> Amplias referencias sobre este suceso, en UNALI, ANNA. *Ibidem* (pp. 186 - 187 – 188).

Año 1432. Francisco de Bordils y Francisco Benavent, junto con otros corsarios, aunque sin resultados positivos para ellos, llegaron de noche a Guardamar del Segura para capturar a vecinos del pueblo y luego venderlos como esclavos.<sup>577</sup>

El bastardo rey Enrique II, fraticida y regicida, usurpador de la Corona de Castilla, estuvo en todo momento a favor del corso, consintiéndolo y apoyándolo, y en ello continuó su bisnieto, el también rey de Castilla Juan II, el padre de Isabel “La Católica” ya mencionado. Otro tanto hicieron los Reyes Católicos Isabel y Fernando. Escribe Manuel Lucena Salmoral: “*En Castilla tanto Enrique II como Juan II apoyaron el corso, y en 1487 los Reyes Católicos dieron una cédula a favor de los mareantes*<sup>578</sup> *guipuzcoanos que quisieran ejercer tal actividad. Durante este último reinado la piratería asoló el norte de África.*”<sup>579</sup> (sic).

Los Reyes Católicos apoyaron el corso a lo largo de su reinado y fue durante ese tiempo cuando el corso-pirata hispano atacó y asoló con más intensidad el norte de África, es decir, las costas de Berbería. No podemos creer que fuese una simple coincidencia entre una y otra cosa, una casualidad. La conclusión no ofrece dudas, al menos para nosotros: los individuos con *Patentes de Corso* concedidas por los Católicos Reyes fueron sí, corsos, por sus cédulas, que como tales lo eran oficialmente, pero que actuaron como piratas, y no poco, en las costas norteñas africanas, y de ahí el aumento de la piratería castellana, y de otras zonas peninsulares, en estos lugares en tanto en cuanto reinaban Isabel y Fernando

#### **d) Benito de Soto y Aboal, paradigma de pirata apocalíptico**

Benito de Soto y Aboal, de Pontevedra, nacido en esta ciudad de Galicia el 22 de marzo del año 1805, y fue ejecutado, por pirata, en Gibraltar el 25 de enero de 1830, con tan sólo veinticinco años de edad.

---

<sup>577</sup> Breve referencia de HINOJOSA MONTALVO, JOSÉ. *Ibidem* (p. 29), que a su vez cita a GISBERT Y BALLESTEROS, E., en *Ibidem* (p. 130).

<sup>578</sup> Que profesa el arte de marear o navegar.

<sup>579</sup> LUCENA SALMORAL, MANUEL. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América* (p. 27). Editorial Mapfre. Madrid, 1992.

Philip Gosse, inglés (1879-1959)<sup>580</sup> fue un escritor especializado y divulgador ameno y entretenido de temas sobre piratería. Gosse es un referente muy importante sobre temas de piratas. Del pirata Benito de Soto y Aboal han escrito otros autores, como, por ejemplo, el investigador Jesús Borrego, o el historiador Carlos Canales Torres. Sobre las acciones e historia de Benito de Soto hay diversas versiones, algunas no coincidentes. Nosotros hemos tomado como referencia de este tal Benito a Philip Gosse, que a su vez tomó notas de otros historiadores referentes a este pirata gallego.

Efectivamente, no era un pirata de los del Mediterráneo, pero sí era un pirata español. Antes de ser pirata, Benito había trabajado como piloto en un barco portugués dedicado a la captura, esclavitud y comercialización de negros (a De Soto y Aboal no le faltaban antecedentes para lo que después sería), barco de nombre *Defensor de Pedro*, que zarpó de Buenos Aires (Argentina) con destino a las costas de Guinea (pasando por Brasil) en el mes de noviembre de 1827. Resaltamos que Benito de Soto ya era piloto con veintidós años de edad y que como tal ya era un experto en navegación y dominaba bien su trabajo, consistente por su oficio en saber el lugar de situación de la nave que pilotase, así como los rumbos a seguir en cada momento. El Capitán del *Defensor de Pedro* era un Oficial de la flota real de Portugal, llamado Pedro de María de Susa Sarmiento. Cuando tan sólo llevaban unas pocas jornadas de navegación, Benito de Soto, junto con unos cuantos delincuentes traidores tal que él, tripulantes del buque, y aprovechando que el Capitán Susa Sarmiento, el primer piloto de la nave (De Soto era piloto, pero no el primero) y varios marineros, no complicados con Benito, descansaban o se descuidaron, los delincuentes desembarcaron en Mina,<sup>581</sup> ya en las costas de Guinea, planificaron un motín, que llevaron a efecto, y se apoderaron del barco, y a los otros hombres que continuaron en la embarcación pero que no se habían unido al motín, ya lejos de la costa los metieron en un bote y los arrojaron al mar, en donde finalmente todo murieron ahogados. Benito con aquellos hechos se había convertido en un sanguinario pirata. Le cambió el nombre al buque por el de *Burla Negra* (un Benito pirata-cínico), marchándose acompañado de sus secuaces hacia Isla Asunción.<sup>582</sup>

---

<sup>580</sup> Entre sus obras relacionadas con piratas: *The history of piracy* (La historia de la piratería). Editada, en este caso, por Tudor Publishing Company. Londres, 1934.

<sup>581</sup> San Jorge de Mina es su nombre actual (antes, São Jorge da Mina). Fue un establecimiento fortificado de dominio portugués, ubicado en África, sobre las costas del Golfo de Guinea, en lo que actualmente es el Estado de Guinea.

<sup>582</sup> En las referencias de Philip Gosse sobre Benito de Soto Aboal hay un error manifiesto, salvo que sea una errata de imprenta o de transcripción de sus escritos, cuando menciona la Isla Asunción como destino del pirata gallego una vez que éste roba el buque, ahora llamado *Burla Negra*, y elimina a su tripulación.

Esta isla y debido a su posición geográfica y estratégica siempre fue un punto concreto e importante, y además tranquilo, de arribada de naves piratas, y de ahí que De Soto y Aboal se dirigiese a Isla Ascensión después de su fechoría con el *Defensor de San Pedro – Burla Negra*. Hemos querido, y así lo hemos hecho, resaltar la importancia de la Ascensión como lugar de ida, estancia y vuelta, de muchos que como el pontevedrés Benito se dedicaban a la piratería. Esa es la razón de haber ampliado en detalles la dicha nota a pie de página.

Benito de Soto y Aboal cometió innumerables apresamientos de barcos, sin tener en consideración ni la nacionalidad ni la bandera de estos, innumerables robos y muy muchos asesinatos, sin respetar lo más mínimo jerarquías, ni posiciones sociales, ni nada ni de nadie, incluidas vidas, de cuantos tripulantes y/o viajeros se desplazaban en los buques apresados. Y como ejemplo (uno entre muchos), el asesinato, un día 13 de febrero de 1828, del Capitán, llamado Souley, de la nave inglesa *Morning Star*, que regresaba a Inglaterra desde Ceilán. Los piratas a las órdenes de Benito de Soto asesinaron (a excepción de los que pudieron escabullirse) a la totalidad de los marineros y de los pasajeros del *Morning Star*, además de entrar a saco en este buque inglés, atracando y llevándose dinero, joyas, plata, instrumentos náuticos y todo cuanto pudiese tener el más mínimo valor. Y para mayor sadismo, antes de marcharse Benito y sus fanáticos criminales, agujerearon el *Morning Star* para que se fuese a pique. El pirata gallego Benito de Soto no se detuvo en sus criminales acciones en ningún lugar en donde localizaba y abordaba a un barco u otro, sobre todo en las cercanías de las Islas

---

Isla Asunción es la tercera de las Islas Marianas del Norte, en el Océano Pacífico Norte, está deshabitada, de 7'31 km<sup>2</sup> de extensión, coordenadas 19°40'55''N / 145°23'56''E y es un territorio políticamente dependiente de los Estados Unidos de América, con una excelente localización geográfico-estratégica, pero ajeno a movimientos de piratas y de corsarios, dada su localización y coordenadas (con el nombre de Aunción hay otras islas ubicadas en otros lugares, pero no viene al caso el interés por ellas). La referencia correcta debe ser Isla Asunción, situada en el Océano Atlántico Sur, más o menos a mitad de camino entre África y América y a 1.287 kilómetros de la tierra más cercana (Isla de Santa Elena / donde estuvo confinado Napoleón) , con una extensión de 91 km<sup>2</sup>, con 884 habitantes (9'5 por km<sup>2</sup>) y cuyas coordenadas son 7°56'33''S / 14°22'05''O; su capital es Georgetown (560 habitantes), así denominada en honor al rey de Gran Bretaña e Irlanda Jorge III (1738-1820) “El Loco”, también apodado “El Granjero Jorge”, por sus modales simplones y llanos (los británicos tomaron posesión de la isla el 22 de octubre de 1815, en vida de Jorge III, de ahí el nombre dado a su capital, pero quienes llegaron en primer lugar a Isla Ascensión fueron los portugueses en el siglo XV). Isla Ascensión es un territorio británico de ultramar en el que se habla inglés y quienes allí habitan son ciudadanos británicos y sus familiares, empleados en organizaciones que allí trabajan (antes de su colonización no había población indígena). En Isla Ascensión actualmente tienen los ingleses establecida una base militar, base aérea (Royal Air Force), y desde ella controlan cualquier movimiento militar que pueda producirse en las Islas Malvinas (*Falkland Islands* en inglés). Como dato anecdótico decir que Isla Asunción (en otros tiempos llamada Isla Concepción) fue visitada por el Capitán James Cook, navegante, explorador y cartógrafo inglés, en el año 1775, y por el también inglés, el naturalista Charles Robert Darwin, en el año 1836.

Azores en tiempos posteriores, asesinando o ahogando siempre a tripulantes y/o pasajeros.

De Soto y los suyos, robo tras robo, reunieron un gran botín y tomaron la decisión de volverse a España para aquí venderlo. En la Coruña, Benito consiguió cuanta documentación le era precisa (toda ella falsa, lógicamente) y se marchó con sus hombres a la ciudad de Cádiz buscando y esperando encontrar allí compradores para lo birlado, pero sus mentiras para justificar lo injustificable de su perversa historia y vida no fueron aceptadas por los gaditanos que nada se creyeron de sus embustes, siendo todos detenidos, menos Benito de Soto y Aboal y otro marinero de los de su patulea, que consiguieron huir para refugiarse en Gibraltar, camuflados y desfigurados para no ser reconocidos, e igualmente, con falsos documentos (¡ vaya par de elementos ! ). Pero los gibraltareños y entre ellos el Gobernador de la plaza, Sir George Don, los localizaron y arrestaron inmediatamente. De poco le sirvió a Benito protestar y reclamar la justicia que él mismo le había negado a tantos otros y pasado tantas veces por sus “cataplines”. Los de Gibraltar hicieron con el malvado pirata Benito de Soto y Aboal “*lo justo y necesario*”: lo ahorcaron públicamente (fue lo mejor que se pudo hacer y lo que sin duda se merecía).

### **e) Acusados de piratas sin serlo**

Es preciso indicar aquí que no se puede calificar de piratas a aquellos barcos y a sus tripulaciones que en un momento determinado se levantan en contra del Gobierno de un país, aunque tal Gobierno esté legalmente establecido. En estos casos, los levantiscos son unos rebeldes, unos insurrectos, unos sublevados en contra de la autoridad, por motivos políticos o de otro género, por no estar de acuerdo con la posición, sobre todo ideológica, de esa autoridad, y con su levantamiento quieren imponer sus propias ideas, pero no son piratas. Porque la piratería supone, aparte de la existencia de barcos y de tripulaciones, que el delito o el crimen lleguen a cometerse de manera efectiva, materialmente, porque el mero hecho de pensar y querer ser pirata no quiere decir que alguien lo sea. Además, el imaginario pirata es preciso que esté armado, tanto de medios ofensivos como defensivos, y para serlo, que carezca de la documentación precisa, tanto de patente como de otros documentos referentes a la marinería, a la nave, etcétera. Por otra parte, las acciones piratas es preciso que se lleven a efecto en el mar, en alta mar sobretodo.

Como continuación y ampliación de lo que acabamos de decir hemos de hablar del buque-crucero nacional *Almirante Cervera*, sublevado contra el Gobierno republicano al inicio de la Guerra Civil española (1936-1939). El Gobierno de la Segunda República española, republicano en aquellos años, lo declaró pirata. Lo hizo por medio de un Decreto Presidencial / Decreto de Marina que fue publicado el día 27 de julio de 1936 en la *Gaceta de Madrid*.<sup>583</sup> Declaración completa de pretorianismo, tendenciosa y desafortunada. El Gobierno republicano creía (¿creía?) que el *Almirante Cervera* podía ser detenido, inmovilizado y apresado en sus posibles navegaciones de cabotaje, en alta mar o en zonas portuarias, y sus Oficiales, Suboficiales y marineros juzgados conforme a la legislación internacional que era aplicada a los piratas, siempre en relación con las leyes penales del país que detuviese al *Almirante Cervera*.

Y no quedó ahí la cosa de acusaciones piráticas de los republicanos, dado que muy pocos días después de lo referente al *Cervera*, a través de otro Decreto Presidencial / Decreto de Marina (sin sentido legal alguno, tal que en el caso de *Almirante Cervera*), con data 15 de agosto de 1936, e igualmente en la *Gaceta de Madrid*,<sup>584</sup> el quimérico Gobierno de la Segunda República declaró también piratas a los dos buques de la Armada española *España* y *Velasco*. Estas dos naves y sus tripulaciones, así como la *Almirante Cervera* y sus hombres, fueron unos sublevados, unos rebeldes o unos insurrectos (llámese como se quiera), pero en ningún caso unos piratas. En el Apéndice Documental se puede comprobar lo razonable de estas afirmaciones en *Gacetas de Madrid* núm. 209 (Buque *Almirante Cervera*) y 228 (Buques *España* y *Velasco*).

Los Convenios de Londres de fecha 20 de diciembre de 1841 y anglo-sajón del 9 de marzo de 1879 quisieron incluir a los barcos que se dedicaban a la trata de negros (barcos negreros) en la categoría de buques piratas. Igualmente, se quisieron calificar de piratas a embarcaciones beligerantes que infringiesen las normas del Derecho Internacional Marítimo relativas a los ataques, capturas y destrucciones, en tiempo de guerra, de buques mercantes, de buques guerreros y de submarinos, especificados en el Tratado de Washington del 6 de febrero de 1922. Pero en ninguno de estos casos fueron considerados piratas. No eran situaciones que entrasen en la categoría de atentados que

---

<sup>583</sup> *Gaceta de Madrid* núm. 209 (página 866), de fecha 27-07-1936. Presidente de la República, Manuel Azaña; Ministro de Marina, José Giral Pereira. Ver en Apéndice Documental.

<sup>584</sup> *Gaceta de Madrid* núm. 228 (página 1253), de fecha 15-08-1936. Presidente de la República, Manuel Azaña; Ministro de Marina, José Giral Pereira. Ver en Apéndice Documental.

afectasen de manera global a todos o a la mayoría de las naciones. Alguien dijo que las embarcaciones de esta categoría eran, ni más ni menos, que una “falsa piratería” (¿?).

## **f) Resurgir de la piratería y desplazamiento hacia las costas africanas**

Hubo en las costas del norte de África, y en Iberia mismo, un resurgir de la piratería con la aparición del Islam. Ya en la Edad Media, las Repúblicas italianas comenzaron a luchar en contra de la piratería, azote siempre, creando sus propias organizaciones antipiratas. E, igualmente en la Edad Media (Alta y Plena Edad Media), la Liga Hanseática, o Hansa, estuvo y actuó en contra de los piratas, pero eso no fue obstáculo para que los países componentes de tal Liga, *et al*, comerciasen (Inglaterra y Holanda sobre todo) con piratas berberiscos y argelinos.

La piratería a lo largo de las costas del África Occidental tuvo lugar (aunque no disponemos de unas fechas precisas) relativamente tarde, pudiéndose considerar tal hecho a partir de la expedición que por mar hizo el portugués Vasco de Gama<sup>585</sup> (julio 1497 – 1499) desde Lisboa directamente hasta la India dando la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza (sur de África / noviembre 1497). Las costas americanas se hicieron mucho más peligrosas para la piratería que hasta entonces lo habían sido y los piratas buscaron lugares más fáciles para ejecutar sus acciones, viniéndose muchos de ellos a zonas africanas occidentales o de rutas que por África discurrían. Es decir, y como hemos comentado, fue a partir de aquellas navegaciones de Vasco de Gama cuando empezaron a tener una gran importancia las acciones piráticas en las costas occidentales de África, así como en rutas desde aquí establecidas hasta la India y otros lugares del lejano oriente.

Pero también ha habido en los últimos tiempos un resurgir de la piratería. Entre los años 1920 y 1922, por ejemplo, se registraron casos de piratería ocurridos en el Mar Negro, realizados por barcos comunistas de la U.R.S.S. A partir de los años noventa del pasado siglo XX, se han dado casos de pirateo, muy concretos, prioritariamente en el

---

<sup>585</sup> Vasco de Gama (Portugal 1460 ó 1469 – India 1524). Fue un muy importante y conocido navegante, descubridor y explorador lusitano que en la época de los grandes descubrimientos destacó por haber sido el Comandante-Jefe de los primeros barcos de Portugal que navegaron directamente desde Europa (Lisboa) hasta la India, el viaje oceánico más largo que hasta entonces se había efectuado (ida y vuelta) a lo largo de los mares. Ya al final de su vida y durante un corto periodo de tiempo (año 1524 – fecha de su fallecimiento) fue nombrado Gobernador de la India portuguesa, con el título, funciones y responsabilidades de Virrey. Abrió para Portugal la llamada “Ruta de las especias”. Vasco de Gama estuvo en todo momento protegido por el rey portugués Manuel I “El Afortunado” (Manuel I de Avís).

Mar de China, así como también en los mares de Indonesia, Malasia y Somalia (Cuerno de África), Mar Árabe, Golfo de Adén y Golfo de Omán. A partir del año 2004, los buques que circulaban por mares cercanos a las costas de Somalia, y mares territoriales de este país, empezaron a sufrir diversos ataques de piratas; en ciertas ocasiones, los captores se quedaban con las mercancías transportadas en las naves pirateadas, pero en la mayoría de las veces lo que hacían era pedir un rescate para devolver lo robado. Y siempre con ejercicio de violencia, de diverso grado, para ejecutar los robos. Obviamente, las armas y los medios con los que estos piratas se movilizaban sobre las aguas marinas, eran también muy distintos a los utilizados en siglos anteriores.

Como acabamos de ver, los casos más recientes de piratería se han dado en las costas de Somalia, como hemos dicho, al inicio de la década de los años noventa, coincidiendo con la guerra civil somalí, con una seria amenaza para el transporte marítimo internacional.

Sin embargo, hay que decir que piratas y pirateo es asunto ya prácticamente olvidado, porque la rigurosa aplicación del Derecho Internacional Marítimo ha contribuido a ello, puesto que sus normativas legales siempre han considerado la piratería como crimen organizado y a los piratas como elementos sancionables en cualquier nación.

El derecho de persecución en alta mar (a piratas y a quienes no respetan las normas establecidas) está contemplado en el Derecho Internacional, en donde se especifica claramente la absoluta libertad de navegación sin ser molestado bajo ningún concepto. Al producirse tal molestia (asalto, agresión, robo, captura, etcétera) es cuando legalmente puede perseguirse, sin nada que lo impida, a los responsables de dicha acción. El Convenio de Ginebra de 1958 / Alta Mar, y la Convención, también de Ginebra, del año 1982 y sobre el mismo asunto, así lo contemplan.

La libertad de navegación es una norma consuetudinaria del Derecho Internacional Marítimo que, al margen de las excepciones que en el mismo se contemplan, los buques, con bandera de uno u otro Estado, no podrán ser molestados ni sufrir injerencias por parte de barcos de otros Estados. Este derecho está perfectamente codificado en la Convención de las Naciones Unidas (ONU) de Derecho del Mar de fecha 10 de diciembre de 1982, Artículo 87 (1) a.



No obstante, es preciso reiterar e indicar aquí que el derecho de persecución en alta mar viene recogido en el tal Derecho Internacional Marítimo, consistente en que las autoridades marítimas de cualquier Estado ribereño tienen la facultad de perseguir en alta mar, *de iure*, a cualquier embarcación, lleve la bandera del país que fuere, en el caso de que se apreciaran fundados motivos de que aquella extranjera embarcación había cometido infracciones tipificadas en las leyes y reglamentos del antes dicho Estado ribereño.

Fue a partir del año 2005 cuando varias organizaciones, entre las que hay que incluir la *Organización Marítima Internacional*,<sup>586</sup> como, asimismo, al *Programa Mundial de Alimentos*,<sup>587</sup> comenzaron a manifestar sus preocupaciones ante el aumento de actos piráticos en uno u otros de los lugares mencionados. Una de las medidas tomadas para enfrentarse a los piratas fue (y es) la *Task Force 150* (Grupo de Trabajo),<sup>588</sup> que opera en el Golfo de Adén, Golfo de Omar, Mar Árabe, Mar Rojo y Océano Índico.

Que en estos casos haya sido preciso incluir en las tripulaciones de las embarcaciones que por aquellos mares habitualmente circulaban y circulan, o que allí trabajaban y trabajan (pesqueros sobre todo), haya sido preciso incluir, decimos, vigilancias especiales a bordo (militares también), es perfectamente lógico, aceptable e *ipso jure*, para asegurar la libre utilización de las aguas internacionales y el Derecho de Gentes.

---

<sup>586</sup> La *Organización Marítima Internacional* (OMI) es un organismo especializado de Naciones Unidas que promueve la cooperación entre los Estados e incentiva la industria con el fin de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación de los mares. Fue creada en el año 1959 y su sede está en Londres (Inglaterra).

<sup>587</sup> *Programa Mundial de Alimentos* (PMA). Es una agencia especializada de la Organización de Naciones Unidas (ONU) cuya misión es hacer llegar alimentos para paliar y reducir el hambre, la desnutrición y la pobreza de los países subdesarrollados (tercer mundo). Se dedica también a apoyar proyectos de desarrollo y a los refugiados de larga duración y a personas desplazadas. Fundación año 1962. Su sede, en Roma (Italia).

<sup>588</sup> *Task Force 150* (Fuerza Operativa / la traducción literal en castellano es Fuerza de Tarea). Es una coalición multinacional naval de 25 países (fuerzas marítimas combinadas). Su cometido es la seguridad marítima en general, y principalmente contrarrestar los actos de terrorismo y las actividades ilícitas con ello relacionadas que los terroristas utilizan para financiar o encubrir sus movimientos. Es una unidad temporal establecida para actuar en operaciones o en misiones concretas. Su sede y desde donde opera está en Manama, capital del Reino de Bahrein (base militar de EE.UU.), pequeña isla asiática en el Golfo Pérsico, junto a Qatar y Arabia Saudita.

Que la piratería es un delito de extrema gravedad ya lo hemos dicho. Es, pues, una fechoría contra el Derecho de Gentes (*ius gentium*), y por ser así, es lógico, perfectamente admisible y legal que barcos oficiales de cualquier Estado tengan la capacidad y el derecho para perseguir y capturar a los piratas, y que las leyes internacionales y las del propio país del apresador le puedan ser aplicadas a todo aquel que ejerza la piratería y que llegue a ser apresado. Un buque persiguiendo a piratas puede, sin más, entrar en aguas para él ajenas, extranjeras, porque su entrada la hace en nombre de un servicio público internacional que en ese momento él esta cumpliendo. Lo que sí es exigible a esos barcos perseguidores es que estén muy seguros, cuando entran en aguas extranjeras, de que el barco al que persiguen sea verdaderamente pirata. Una vez que ha sido capturado el pirata, la nave que lo ha hecho podrá llevárselo al puerto que más le convenga para allí juzgarlo.

Ese Derecho Internacional es el que da facultades a las autoridades marítimas (o no marítimas) de un país ribereño a que persiga en alta mar, respaldado legalmente y teniendo ciertos o sospechosos motivos, a cualquier embarcación con pabellón de otro país que haya actuado en desacuerdo con las normas y leyes internacionales o del propio Estado ribereño que se siente y ha sido ofendido en sus intereses.

Tengamos presente que la libertad de navegación es un principio de costumbre del derecho de las naciones a navegar libremente y sin obstáculos por todas las altas mares, y que así se recoge (reiteramos) en el Derecho Internacional. Lógicamente, hay determinadas excepciones, también previstas en los Tratados, Convenios y Convenciones internacionales sobre la materia.

En tiempos antiguos el castigo que normalmente se le aplicaba a un pirata era el de condenarlo a muerte, además de confiscarle sus bienes. De estos, se apartaba una tercera parte que se le entregaba al apresador. Y cuando a un pirata, o a sus cómplices, se le condenaba a la pena capital, ningún juez podía intervenir para modificar la sentencia, aunque sí podía intervenir para que su aplicación fuese de un modo u otro, dependiendo de las circunstancias. En realidad, la manera de aplicar la pena de muerte era criterio del juez. Pero, repetimos, aquello era en tiempos antiguos, ahora las cosas son diferentes.

Hay que decir que a la última pena también eran condenados quienes defraudaban en asuntos de seguros marítimos. Así lo especificaba el Artículo 22 del Edicto de Seguros de Felipe II, de fecha 20 de enero de 1570. La misma condena para aquellos que cortasen las redes de los pescadores (en este caso, Artículo 23 de un Decreto, igualmente de Felipe II, datado el 9 de marzo de 1580).

El pirata es un anarquista del mar, un facineroso, y por su calidad de serlo aquello que roba no pasa legalmente a su propiedad. Es decir, lo que llega a sus manos mediante violencia y hurto no es de ello propietario el pirata. Lo robado solamente pasa temporalmente a su dominio, pero sin ser dueño de ello. Por tanto, y no es difícil deducirlo, tampoco el corsario que atrapó al pirata es dueño de lo que le cogió a éste al detenerlo. El corsario es un intermediario y/o un depositario de una mercancía que el pirata había mangado previamente. Por tal cuestión, aquellos que juzguen la legitimidad o no de la presa están obligados a restituir la misma a su dueño inicial, que fue desposeído de ella por el pirata. Eso sí, excepcionalmente, y si así se quiere y se estima justo, en caso del corsario retener de la presa hecha al pirata alguna parte de la misma, esta pasaría a su propiedad, y ello para recompensarlo, o como indemnización, por los gastos que apresando tuvo. En el ejercicio pirático, lo que el pirata roba, no modifica el dominio de lo robado.



## Conclusiones

La Tesis ha sido llevada a cabo durante un tiempo aproximado de entre unos tres-cuatro años, interrumpidos con frecuencia en diversas ocasiones y por obligados motivos personales ajenos a la misma.

Los primeros contactos, dos (asistencia personal), para iniciar la búsqueda de documentos, fueron con el Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, del Ministerio de Defensa, Viso del Marqués (Ciudad Real), siendo su Directora entonces Silvia A. López Wehrti, que me atendió correctamente, así como los funcionarios que en este Archivo trabajan. La sala de investigación, compartida con el personal que allí desempeña funciones, es pequeña y con una sola mesa, rectangular, para trabajar en ella. El inconveniente de este Archivo es que su horario de trabajo no está pensado para los investigadores: sábados y domingos cerrado, lunes de 9 a 14 horas y resto de la semana de 9 a 14 y de 16 a 18 horas. Mes de agosto cerrado por las tardes. Dadas las reducidas dimensiones de la sala de investigación, compartida, como hemos dicho, con los funcionarios que allí trabajan, es preciso llamar previamente por teléfono para reservar sitio, no autorizando a más de seis investigadores por día. Si vas sin hacer la reserva dicha y ya hay seis investigadores presentes no te autorizan a quedarte. Los fondos de este Archivo: desde 1784 hasta 1939. Sobre corsos y piratas es limitada la documentación disponible, dadas esas fechas. No obstante, allí hemos conseguido algunos datos para nuestra Tesis Doctoral.

Donde hemos conseguido mayor información para esta Tesis ha sido en el Archivo del Arsenal Militar de la Marina, de Cartagena (Murcia). Sus fondos, sin concretar fechas, son extensos y variados, resaltando, además de otros, los de *Patentes de Corso*. Fue allí donde localizamos la documentación inédita referente a los corsarios de Altea, que nosotros hemos tratado en la Tesis titulado un Capítulo de la misma. Es un Archivo rico en documentación de diverso tipo sobre la Marina, no solamente de la española, sino de otras nacionalidades. El trato recibido por sus funcionarios, tanto civiles como militares, ha sido siempre excelente en todos los sentidos, facilitándonos incluso un pase anual renovable personal y para coche y para cualquier horario. De las

visitas hechas a este Archivo, total cincuenta y nueve, hacemos a continuación una reseña:

1.- 19 de noviembre 2010 (viernes). 2.- 26 noviembre 2010 (viernes). 3.- 3 diciembre 2010 (viernes). 4.- 10 diciembre 2010 (viernes). 5.- 10 enero 2011 (lunes). 6.- 14 enero 2011 (viernes). 7.- 21 enero 2011 (viernes). 8.- 28 enero 2011 (viernes). 9.- 4 febrero 2011 (viernes). 10.- 11 febrero 2011 (viernes). 11.- 18 febrero 2011 (viernes). 12.- 25 febrero 2011 (viernes). 13.- 4 marzo 2011 (viernes). 14.- 11 marzo 2011 (viernes). 15.- 16 marzo 2011 (miércoles). 16.- 25 marzo 2011 (viernes). 17.- 8 abril 2011 (viernes). 18.- 15 abril 2011 (viernes). 19.- 19 abril (Semana Santa) 2011 (Martes). 20.- 29 abril 2011 (viernes). 21.- 12 mayo 2011 (jueves). 22.- 24 mayo 2011 (martes). 23.- 7 julio 2011 (jueves). 24.- 20 septiembre 2012 (jueves). 25.- 2 octubre 2012 (martes). 26.- 19 octubre 2012 (viernes). 27.- 24 octubre 2012 (miércoles). 28.- 8 noviembre 2012 (jueves). 29.- 15 noviembre 2012 (jueves). 30.- 22 noviembre 2012 (jueves). 31.- 29 noviembre 2012 (jueves). 32.- 11 diciembre 2012 (martes). 33.- 14 diciembre 2012 (viernes). 34.- 25 enero 2013 (viernes). 35.- 8 febrero 2013 (viernes). 36.- 15 febrero 2013 (viernes). 37.- 22 febrero 2013 (viernes). 38.- 5 marzo 2013 (martes). 39.- 25 marzo 2013 (viernes). 40.- 2 abril 2013 (martes). 41.- 10 abril 2013 (miércoles). 42.- 25 abril 2013 (jueves). 43.- 15 mayo 2013 (miércoles). 44.- 12 junio 2014 (jueves). 45.- 23 julio 2014 (miércoles). 46.- 24 octubre 2014 (viernes). 47.- 29 enero 2015 (jueves). 48.- 12 febrero 2015 (jueves). 49.- 4 marzo 2015 (miércoles). 50.- 12 marzo 2015 (jueves). 51.- 18 marzo 2015 (miércoles). 52.- 8 abril 2015 (miércoles). 53.- 11 junio 2015 (jueves). 54.- 17 junio 2015 (miércoles). 55.- 7 julio 2015 (martes). 56.- 30 julio 2015 (jueves). 57.- 16 diciembre 2015 (miércoles). 58.- 11 febrero 2016 (jueves). 59.- 4 abril 2016 (lunes).

Este Archivo cartagenero únicamente abre por las mañanas, de 9'30 a 14 horas. Cerrado los fines de semana y últimamente también los viernes. Su director es siempre un Capitán de Navío o un Coronel, en la reserva ambos. En la actualidad es un Coronel de Intendencia.

De cuantos lugares hemos visitado es en el que se nos dio un trato más correcto y amable, como dijimos, tanto por sus funcionarios civiles como militares. El inconveniente que tiene para los investigadores es su reducido horario de apertura.

Nosotros sí tenemos mucho que agradecerles por la información que se nos ha facilitado para llevar a cabo esta nuestra Tesis Doctoral.

Cuando iniciamos los trabajos para la Tesis acudimos buscando información al diminuto Archivo (no más de media docena de legajos) del pósito de pescadores de El Campello (Alicante), y si la documentación que allí se guardan de nada nos sirvió, sí de bastante valor nos fueron las conversaciones mantenidas con los auténticos lobos de mar que todavía por allí quedan. Viejos marinos y marineros, y sus descendientes, de un pueblo que si ahora vive del turismo y de la cría del tomate, en otros tiempos fue un lugar absolutamente talasocrático. Cuando en la segunda década del siglo XIX se constituyó la Cofradía de Pescadores, El Campello llegó a ser el lugar más importante de toda nuestra costa mediterránea por su número de barcos dedicados a la pesca de inversos tipos de capturas, con más de doscientas naves matriculadas. Sus barcos pesqueros navegaron, alta y baja altura, por aguas africanas y de otros lugares y por aguas atlánticas. Esos lobos de mar referidos me dieron buena información, sobre todo del mareo del marinero que hemos tratado en nuestra Tesis.

Ya a finales de los trabajos para la Tesis hemos visitado durante unos días la Biblioteca Nacional. Amplia, bien organizada y minucioso control de seguridad. Amables, correctos y muy profesionales quienes en ella laboran. Pero muy deficiente en documentación concreta sobre *Ordenanzas de Corso*. Hemos manejado manuscritos antiguos (y no sólo eso) muy bien cuidados, de los que hemos conseguido interesantes datos relacionados con el armarse en corso, luego manejados en la Tesis. Sirva como ejemplo la correspondencia entre la Duquesa de Osuna y un tal Antonio Gamboa.

En su momento nos dirigimos por carta a distintas Cofradías de pescadores de diversos pueblos marineros (hoy menos) mediterráneos, detallando lo que queríamos. Solamente contestaron tres o cuatro de ellos, pero sin dar respuestas a lo solicitado, e incluso en algún caso muy concreto con un talante poco edificante. Sobre esto varias veces nos hemos preguntado ¿ la respuesta la daba el lomo de mar, tal que los de El Campello, o el funcionario mejor o peor pagado disconforme con todo ? Bueno, en el nacimiento de una Tesis Doctoral no todo debe ser perfecto.

Agradables fueron los contactos mantenidos con, verbigracia, la Subdirección General de Documentación y Publicaciones del Ministerio de Defensa, a donde tantas

veces llamamos pidiendo un folleto, una revista o un libro, relacionados con el contenido de nuestra Tesis. Hasta el extremo de finiquitar hablando de mi Tesis Doctoral y de las preocupaciones cultural de quien al otro lado del teléfono nos atendía. Más o menos otro tanto nos sucedió con el Archivo Histórico de la Comunidad Valenciana y con el Archivo Histórico Municipal de Valencia. Y no menos con el Museo Naval o con la Real Biblioteca de San Lorenzo de El Escorial. El Archivo Diocesano del Arzobispado de Toledo, pues... *Idem*. Los del Archivo de la Corona de Aragón y los del Archivo Nacional de Cataluña no solamente nos atendieron magníficamente por teléfono, sino que respondieron siempre cortésmente a nuestra correspondencia.

A veces llega uno hasta sorprenderse. Allá por el 2009, me dirigí por escrito telefónicamente al Archivo General de Simancas. Eran los primeros tiempos del proyecto de mi Tesis Doctoral. Casualmente el entonces Subdirector del Archivo y yo teníamos un amigo común en Murcia. Pero lo del amigo común no fue la base de que el mentado Subdirector, ya en fase de jubilación, me atendiese lo indecible de bien, evitándome molestias, viajes, gastos, etc. en un momento crítico para mí, recién operado a corazón abierto de una mortal dolencia.

Y la última (podría señalar muchísimas más) con el Archivo Histórico de la Nobleza (Toledo), donde se me ha atendido muy bien y rápido.

Con lo hasta aquí dicho he querido explicar parte de las circunstancias ocurridas en el camino que lleva desde una Licenciatura a un Doctorado. El por qué en mi caso puedo ser Doctor en Historia. Cualquier Doctorando es seguro que ha de pasar por cuestiones más o menos parecidas hasta llegar a colgar en sitio visible e título de Doctor. Aunque no lo parezca

#### Pasemos a comentar a la *Ordenanza* en sí:

Hacer un estudio completo y detallado sobre la totalidad de las *Ordenanzas de Corso* existentes, corsarismo y piratería, tres factores inseparables cualquiera de ellos de los otros dos, requiere muchos más espacio que el comprendido en estas páginas. Además, hemos querido reflejar en ellas no sólo el marco normativo principal referente



a la guerra de corso, sino también todos los aspectos relacionados con las acutuaciones de los corsarios, teniendo además presentes a los piratas.

Los corsarios y los piratas, y otros navegantes, no ignoraban la manera más práctica y menos costosa para mover una embarcación de remos, a galocha y/o a tercerol o a la sensile, a lo largo de sus singladuras. En la época vivida por los unos y por los otros ya se conocían las formas de navegar de una o de otra manera. Tal vez ignorasen la nomenclaturas pero en ningún caso desconocían el sistema más idóneo de manejar un remo. Pedro Fondevila Silva comenta que a inicios del siglo XVI se bogaba a tercerol y que en el año 1560 los nautas comenzaron a navegar con el nuevo sistema a galocha. Así, pues, remar a la galocha y/o a tercerol o a la sensile eran técnicas conocidas desde antaño por corsarios y por piratas.

Las diversas clases de Cabos, tal que profesionales embarcados en una nave, eran diferentes según la actividad concreta que desempeñaban en un buque cada uno de ellos, y esto es lógico, porque su clasificación permitía identificar a cada cual con su trabajo a desempeñar y su localización en cada momento. Nos ha sorprendido esa perfecta división de actividades desarrolladas en espacios mínimos tal que lo eran las naves de entonces. Que los corsarios, y especialmente los piratas, no utilizaban la misma nomenclatura usada en los barcos de las Armadas, pues tal vez así fuese, pero en cualquier caso era necesario individualizar a cada individuo según sus funciones y trabajo a desempeñar para evitar así que la tripulación fuese un caos.

Ahora nos sorprenden, generalmente con rechazo, las relaciones amorosas entre individuos del mismo sexo, bien entre mujeres bien entre hombre. Y no digamos las uniones matrimoniales entre dos chicos, más o menos adultos. Y estamos en el siglo XXI. Estas relaciones matrimoniales, que con nuestra mentalidad de ahora no entendemos, o no queremos entender, ya se daban entre varones en los siglos XVI y XVII. Algunos piratas de aquella época se casaban, de manera debidamente legal y aceptando todo lo que se pudiese derivar del hecho. Por creerlo interesante lo hemos comentado en este nuestro trabajo.

Por otro lado, hemos tratado aspectos, que en principio podrían parecer ajenos al tema, como el *Tratado de Tordesillas* y su relación con la piratería. Tordesillas me obsesiona, y por ello y considerado su significativo lo hemos incluido en nuestro

trabajo. Fue un Tratado el de Tordesillas algo acordado de antemano, decidido y ejecutado por el tripartito formado por el Papado, Castilla y Portugal, en beneficio de estos dos últimos y aplicado a los demás *nolens volens manu militari* (quieras o no quieras, por la fuerza, por las armas, por métodos expeditivos).

Porque fue un atropello al *Derecho de Gentes*. El reparto de mares y tierras a favor de España y de Portugal fue un especial privilegio otorgado por Alejandro VI a las dos naciones ibéricas, fue, si no una *Patente de Corso*, sí algo muy parecido, y recordemos la poca diferencia operativa, sentimental y especulativa entre un corsario y un pirata. Creemos firmemente que *Tordesillas* tuvo mucho de corsarismo y mucho más de pirateo. Y como de piratas y de corsarios estamos charlando por ello hemos hablado aquí del *Tratado de Tordesillas*.

El *Francobordo*, *borda libre* o *Disco* o *Marca Plimsoll* igualmente es algo directamente relacionado con los transportes marinos, bien de mercancías, de animales, de personas, de botines, etcétera. Lógicamente, ni piratas ni corsarios podían conocer este sistema indicativo de limitación de carga en buques, puesto que tal invento del parlamentario inglés Samuel Plimsoll se puso en uso en el año 1875, cuando ya los tiempos de la piratería y del corsarismo habían desaparecido. Los nautas, todos, incluidos piratas y corsarios, ejecutaban su trabajo en base a un conocimiento empírico y sabían perfectamente donde estaba el Francobordo sin conocerlo. El invento del parlamentario británico Samuel Plimsoll, aun siendo algo alejado de piratas y corsarios, alejado en el tiempo y de su utilización como cosa conocida, estuvo cercano en su espíritu, ya que la marinería de entonces, incluidos piratas y corsarios, conocían sin conocerlo el Disco Plimsoll.

Sobre las enfermedades más comunes, frecuentes e importantes de la marinería, que afectaron igualmente y en más o menos grado a piratas y a corsarios, hemos considerado oportuno extendernos lo necesario para tener precisa información de aquellas dolencias que marcaron una amplia y desafortunada época de mortandad entre las gentes de la mar. Se ha querido detallar como surgían, se desarrollaban y finalizaban aquellas enfermedades, documentando científicamente todo lo referente a las mismas. Ello puede que haya supuesto un acercamiento excesivo a temas médicos en un trabajo como el presente. Nosotros creemos que no y por ello así lo hemos hecho.

Que los piratas fueron unos narcisistas y unos maniacos ninguna duda tenemos para afirmarlo. Leyendo a cualquiera de los psicólogos mencionados en nuestro trabajo nos damos cuenta de que las circunstancias de un narciso y de un maniático podemos encontrarlas, sin ninguna duda, en un pirata, y no poco en corsarios, aunque mucho menos en estos. De haber convivido con unos y con otros hubiésemos comprobado que es cierto lo que afirmamos. Y muy interesante sería, dado el avance a que la medicina ha llegado en la actualidad, el análisis de cráneos de notables piratas, porque es muy cierto que las posibles desviaciones patológicas mentales de estos individuos en su osamenta craneal puedan estar en ellas recogidas.

No obstante, muchas veces nos hemos preguntado si el pirata actuaba en las peores situaciones con derecho a hacerlo. Y muy mucho nos hemos interrogado si toda la culpa de sus nefastas actuaciones fue exclusivamente propia o contribuyó en ello la sociedad contemporánea de su tiempo, aun sin saberlo ni quererlo. *Allah aálam* (sólo Dios lo sabe).

La nostalgia es otra cosa. Hemos hablado de ella. No era exclusiva de los piratas, pero en ellos seguramente sí fue más pronunciada, porque su aislamiento como individuos fuera de la ley les impedía la convivencia con amigos y familiares, aun entendiendo que tenían sus propias compañías. Sobre el narcisismo, la manía y la nostalgia en los piratas sería muy interesante dedicar un tiempo y plasmar en papel los resultados, pero eso está lejos, aunque posible, de hacerlo en una Tesis Doctoral.

A través de estas páginas creemos que ha quedado de manifiesto la importancia que tuvo la guerra del corso y la necesidad del marco normativo que la acompañaba. Fue uno de los principales fenómenos bélicos en el escenario marítimo en muchas épocas, aunque, como se ha podido ver, especialmente en la Edad Moderna. Hemos querido hablar de todo lo marinero, hablar del mar, de la mar y de sus gentes, de sus técnicas, comportamientos, normativas y procedimientos, de sus contratiempos y dichas, de sus nostalgias y de sus circunstancias personales en general, en el pirata de su seguro narcisismo y manías. Si lo hemos conseguido y en que grado, o no hemos acertado en lo escrito, será el Tribunal calificador quien lo determine, y aquellos que *a posteriori* puedan leerlo. Nosotros, en cualquier caso, volveremos sobre el texto cuantas veces sea necesario para no echar en olvido lo que hemos investigado y escrito para llevar a cabo esta Tesis.

Son bastantes los temas tratados en nuestro trabajo. Ello nos obliga a sólo hablar y breve de algunos de ellos, como hemos hecho, Los otros quedan para otra ocasión.

En cuanto a nosotros se refiere y a mi decisión de abordar este trabajo debo confesar que, aún entendiendo que no era tarea fácil, no llegaría a ser algo demasiado complicado, que sí lo es, o al menos para mí lo ha sido. Las imprescindibles visitas a Archivos de distinto tipo, trabajo hermoso, en el cual manejando añejos documentos, espítitual, e incluso físicamente, te deslizas a tiempos remotos, a vivir mentalmente con personas y con sociedades que fueron y que nunca volverán a ser, es algo que llega a embriagarte mentalmente.

Una Tesis Doctoral para quienes como yo nos hemos acercado a la Universidad con adelantada edad, lógicamente supone adquisición de conocimientos, pero representa algo más, tan importante como aquello, supone el contacto con el joven camarada, con el empaparte del conocimiento transmitido por el profesor, con el inmenso placer de la soledad del Archivo, con tocar el viejo documento que hasta la mente te acerca a paisajes, situaciones y personas que fueron y que dejaron de serlo, a todo un mundo que solamente tenías hasta entonces en la imaginación.

Es preceptivo cerrar una Tesis Doctoral con una conclusión con un contenido mínimo de páginas. Para nosotros esta conclusión significa un trabajo difícil, en su contenido y extensión, no menos fácil que escribir unas unas hojas de la propia Tesis. Es por esto que cierro aquí, seguramente sin el contenido y amplitud necesarios. Pido, pues, comprensión y, repito, cierro.

## **Apéndice documental**



## Bibliografía

- Alfonso X “El Sabio”. *El Código de las Siete Partidas* (Castilla, fechas redacción, entre 1252 y 1284).
- ALTAMIRA Y CERVERA, RAFAEL. *Diccionario castellano de palabras jurídicas y técnicas tomadas de la legislación Indiana*. Instituto de Investigaciones Jurídicas (UNAM). Edición 1987. México.
- ARROYO, JIMENA A. /// ZAMBONI, PABLO. *Piratas del Mundo*. Grupo Zeta – Ediciones B, S. A. Barcelona, 2011.
- ASTRAIN GALLART, MIKEL. *Barberos, cirujanos y geste de mar. La sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España Ilustrada*. Ministerio de Defensa de España. Madrid, 1996.
- AUTRIL (Doctor / fisiólogo francés). *Teoría fisiológica del mareo*. Montpellier (Francia), 1868.
- BACHSTROM, JOHANN FRIEDRICH. *Observaciones a cerca del escorbuto*. Leidem (Holanda), 1734.
- BARCIA TRELLEZ, CAMILO. Prologación de la obra *El curso marítimo, concepto, justificación e historia*, de DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, JOSÉ LUÍS (referenciada después).
- BELHAMISSI, MOULAY. *Histoire du la Marine Algérienne (1516-1830)*-- (Historia de la Marina Argelina (1516-1830). *Entreprise National du Livre* (Empresa Nacional del Libro). Argel, 1930 (nosotros hemos manejado una Edición del año 1986).
- BERNARD, VICENT. *Un exemple de tours seguit per mar per els barberescos-morisques: l'atac de Covas d'Almansora (1573)* – (Un ejemplo del curso seguido por mar por los berberiscos-moriscos: el ataque de Cuevas de Almanzora -1573). Separata Revista de Historia Moderna núm. 1-1981. Departamento de Historia Moderna. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Barcelona, 1981.
- BICHENO, HUGH. *La Batalla de Lepanto 1571*. Editorial Ariel. Barcelona, 2003.
- BLANCO FOMBONA, RUFINO. *Ensayos Históricos. Los sucesores de Felipe II: Habsburgos y Borbones*. Editado por Fundación Biblioteca Ayacucho. Caracas (Venezuela), 1981.
- BONNOT DE MABLY, GABRIEL (Abad de Mably). *Le Droit public de l'Europe* (El Derecho Público de Europa). Editado en el año 1748. En Holanda, por Arkstee & Merkus, 1761.

- BOWN, STEPHEN R. *Escorbuto*. Editorial Juventud, S. A. Barcelona, 2005.
- BRAUDEL, FERNAN. *La dinámica del capitalismo*. S. L. Fondo de Cultura Económica de España. Madrid, 2006.
- Breviario de Alarico o Lex Romana Visigothorum. Promulgado febrero año 506 d. C.
- BROCHERO DE LA PAZ Y ANAYA, DIEGO. *Escrito dirigido a Felipe III* (Escrito núm. 6 / Legajo núm. 11). Colección VARGAS PONCE. Archivos Municipales. San Sebastián (Guipúzcoa).
- BURG, BARRY RICHARD. *Sodomy and the pirate tradition* (Sodomía y tradición pirata). Universidad de Nueva York, 1983.
- BUROT, F. /// LEGRAND, A. *Enfermedades de la gente de mar y Epidemias Náuticas. Manera de evitarlas y combatirlas*. Imprenta del antiguo Ministerio de Marina. Madrid, 1904-1905.
- BYNKERSHOCK, CORNELIS (Van Bynkershock). *De dominio Maris* (En el imperio de los mares). Se publicó en Leydem (Holanda) el año 1702.
- BYNKERSHOCK, CORNELIS (Van Bynkershock). *Juri Publici Quaestiones* (De los asuntos de Estado). Se publicó en Leydem (Holanda) en el año 1737. Editor: Johannes van Kerckhem.
- CAMPO (del) MUÑOZ, JUAN. *Viso del Marqués (apuntes para una historia y descripción del palacio y monumentos) / 4ª Edición, corregida y aumentada /*. Imprenta Hernán. Valdepeñas (Ciudad Real), diversas fechas.
- CANALES, CARLOS y DEL REY, MIGUEL. *Naves Mancas*. Grupo EDAF, S. L. Colección Humanidades / Crónicas de la Historia. Madrid, 2011.
- CARLIER, BLANCA. *La Intendencia naval española a través de la Historia*. Revista General de Marina núm. 231. Madrid, 1996.
- CASTAÑÉ LLINÁS, JOSÉ. *Fuero de Teruel*. Edición crítica de Castañé Llinás.
- CATELÁN, J. A. *De la stomatite ulcereuse epidemique* (De la estomatitis ulcerosa epidémica). Archivos de Medicina Naval. París, 1877.
- CERVERA PERY, JOSÉ. *La vida en las galeras*, en *La Pena de galera, un correctivo determinante*. Revista de Historia Naval núm. 110 / Año XXVIII – 2010 (tercer trimestre). Instituto de Historia y Cultura Naval / Armada Española / Servicio de Publicaciones de la Almada. Madrid, 1983.
- COLAS, LOUIS. *Marins basques du temps passé baleines, corsaires et filibustiers* (Antiguos marineros vascos balleneros, corsarios y filibusteros).



- CRUZ BARNEY, ÓSCAR. *Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica*. Recista de Derecho Privado. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM – MG Graw Hill, núm. 16 / enero-abril 1995, México.
- CRUZ BARNEY, ÓSCAR. *Notas sobre el corso y la guerra justa en Indias, el corso en la Nueva España (siglos XVI-XIX)*. Universidad Iberoamericana. México, 1995.
- CRUZ BARNEY, ÓSCAR. *Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674*. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Revista de la Facultad de Derecho de México, núm. 199-200, año 1995.
- CRUZ BARNEY, ÓSCAR. *Régimen Jurídico del Corso*. Instituto de Investigaciones Jurídicas (UNAM). México, 1887.
- CULLEN, WILLIAM. *First Lines of the practice of Physic* (Las primeras líneas de la práctica de física). Editorial Worcester Massachusetts. Impreso por Isaiah Thomas. Años 1783-1784.
- CUNDÍN SANTOS, MARGARITA. *Aproximación al Diccionario de la negación – Represalia* (página 578) – (Memoria presentada para optar al grado de Doctora en Filosofía y Letras) / Universidad del País Vasco – Servicio Editorial, 2000.
- CHAUNU, PEIRRE. *Seville et l'Atlantique (1504-1650)* (Sevilla y el Atlántico (1504-1650)). Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.
- DAVIS PATRICIA. *Aromaterapia de la A a la Z*. EDAF. Madrid, 1993.
- DAVIS, RALF. *England and the Mediterranean 1560-1670* (Inglaterra en el Mediterráneo 1560-1670). En Fisher F. J. (Editor): *Ensays inthe economie and social history of tems Tudor and Stuard England* (Ensayos en economía e historia social de Inglaterra en tiempos de los Tudor y los Stuard / traducción libre). Londres y Nueva York, 1961.
- DE ABREU Y BERTODANO, JOSÉ ANTONIO. *Tratado juridico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*. El original en Imprenta Real, Cádiz 1746.
- DE ABREU Y BERTODANO, JOSÉ ANTONIO. *Colección de todos los tratados de los soberanos de España con los demás de Europa*. Biblioteca Nacional de España. Madrid, 1775.
- DE ABREU Y BERTODANO, JOSÉ ANTONIO. *Colección de Tratados de paz de España... etc*. Imprenta Real. Madrid, 1801.

- DE AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, JOSÉ LUÍS. *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*. Instituto Francisco de Vitoria. Consejo Superior de Investigaciones. Ministerio de Defensa. Madrid, 1950.
- DE CERVANTES SAAVEDRA, MIGUEL. *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*. Capítulos XXII y XXXVI de la Primera Parte.
- DE COVARRUBIAS Y OROZCO, SEBASTIÁN. *Tesoro de la lengua castellana o española* (Diccionario). Escrito en Cuenca y en Valencia entre 1605 y 1611. Consultada por nosotros la Edición de Madrid, 1995.
- DE ESCOSURA, PATRICIO. *Diccionario universal del derecho español* (Tomo IV). Aduanas de Ultramar. Editado en enero de 1853. Hay una Edición en Madrid año 1984.
- DE ESPRONCEDA DELGADO, JOSÉ. *La Canción del Pirata* (Obras completas). Editorial Cátedra, S. A. Madrid, 2006.
- DE JÁRMY CHAPA, M. *Un eslabón perdido en la Historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*. Universidad Nacional Autónoma. México, 1983.
- DE LEÓN PINELO, ANTONIO y DE SOLÓRZANO PEREIRA, JUAN. *Recopilación de leyes de los reinos de Indias*. Promulgada en el año 1680.
- DE MONTEMAYOR Y CÓRDOBA DE CUENCA, JUAN FRANCISCO. *Discurso político histórico jurídico del derecho y repartimiento de presas y despojos apprehendidos en justa guerra, y premios y castigos de los soldados*. Impresor Juan RRuiz (sic). México, 1658.
- DE OLMEDA Y LEÓN, JOAQUÍN. *Elementos de Derecho Público de la Paz y de la Guerra, ilustrados con motivos históricos y doctrinas del Derecho Español*. Impreso en la Oficina de la viuda de Manuel Fernández Olmeda y León. Madrid, 1771.
- DE PALACIOS PRUDENCIO, ANTONIO. *Notas de la Recopilación de Leyes de Indias*. UNAM. México, 1979.
- Derecho Civil Romano Primera Parte / Digesto: 47.5.1.1. y otros. (Obra jurídica). Año 533 d. C.
- DE SALAS Y RODRÍGUEZ – MORZO, FRANCISCO JAVIER. *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Imprenta Fortanet. Madrid, 1879.
- DE SOUZA, PHILIP. *Piracy in the Graeco-Roman World* (Piratas en el mundo greco-romano). Camdbrige University Press. Camdbrige, 1999.
- DE TORQUEMADA, JUAN. *Monarquía Indiana* (Libro V). Publicado año 1615.

- Diccionario de Autoridades (Volumen II / Tomo IV). Editorial Gredos. Madrid, 1963. Definición de Matrícula de Mar.
- Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua. Edición de Madrid, 1956.
- Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua. Decimonovena Edición / Año 1970. Dedicación de Matrícula de Mar.
- Documentos Alicante 24-07-1737 (Legajo 251) / Ordenación Listas Nuevas de marinería demarcación Alicante / Real Despacho 2-02-1732. Archivo General de Simancas / Secretaría de Marina.
- Documentos Cádiz 7-11-1757 (Legajo 251). Archivo General de Simancas / Secretaría de Marina.
- DOMÍNGUEZ VICENTE, JOSÉ MANUEL. *Ilustración y continuación a la Curia Philípica* (I-III). Imprenta de Francisco Berton. Valencia, 1770.
- DUITRI. Recogemos citas de este autor, recogidas a su vez por Vicente Lardizábal en su libro *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes, en que se exponen las causas de sus mas frecuentes enfermedades, modo de precaverlas y curarlas...* La obra de Lardizábal fue editada por Antonio Sanz (año 1769), Impresor de Carlos III, en la Librería Hurtado. Madrid, 1769.
- EGIDO LÓPEZ, TEÓFANES. *Opinión pública y oposición al poder en la España del siglo XVIII (1713-1759)*. Universidad de Valladolid / Secretariado de Publicaciones. Valladolid, 1971.
- Enciclopedia de Historia de España. Alianza Editorial, S. A. En esta obra y en su Volumen 5 (*Diccionario Temático*), Artículo de CEPEDA GÓMEZ, J.
- Enciclopedia Universal Sopena -- Diccionario Ilustrado de la lengua española (tomo 5). Editorial Ramón Sopena, S. A. Barcelona, 1974. Definiciones.
- EROSTARBE Y BRUCET, JOSÉ. *Campaña de la fragata española Blanca (La Blanca)*. De los antiguos archivos de la Marina Naval Española. Madrid.
- ESCRICHE, JOAQUÍN /// DE JESÚS, LOZANO. *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanas*. Ballescá y Compañía Sucesores Editores. México, 1905.
- ESPÍRITU PASCALI. *Correspondencia con José Patiño* (29-10-1730). Archivo General de Simancas / Secretaría de Marina / Legajo 276.
- EXQUEMELING, ALEXANDER OLIVIER. *Bucaneros de América*. Publicación Jan ten Hoom. Ámsterdam (Holanda), 1678.

- FEIJOO, RAMIRO. *Corsarios berberiscos. El reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España*. Ediciones Carroggio, S. A. Barcelona, 2003.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO. *Armada Española*. Museo Naval. Madrid, 1972-1973.
- FERRER MARSAL, J. *El problema de la piratería y su relación con la ordenación del territorio y las obras públicas costeras. En Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*. II Congreso Internacional de Estudios Históricos. Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante). Concejalía de Cultura, 2002.
- FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*. Fundación Séneca y Ministerio de Defensa. Murcia, 2010.
- FONDEVILA SILVA, PEDRO. *El problema de la piratería y su relación con la ordenación del territorio y las obras públicas. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*. II Congreso Internacional de Estudios Históricos. Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante). Concejalía de Cultura. Santa Pola, 2002.
- FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Tipología de las galeras españolas del siglo XVI*. Revista de Historia Naval año XXVIII / Núm. 110 (tercer trimestre). Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Imprime el Servicio de Publicaciones de la Armada Española. Madrid, 2010.
- FONSSAGRIVES, JEAN BAPTISTE. *Tratado de higiene naval*. Obra escrita 1856. Impresor Miguel Ginesta, de la Casa Real. Madrid, 1887.
- FREUD, SIGMUND. *El malestar en la cultura y otros ensayos*. Alianza Editorial, S.A. Vigésima reimpresión en “El libro de Bolsillo. Madrid, 1996. De este libro hemos sacado el título de este nuestro trabajo.
- FREUD, SIGMUND. *Psicología de las masas*. Alianza Editorial, S.A. (libro de bolsillo). Madrid, 1984.
- GALL, J. y F. *El filibusterismo*. FCM. México, 1917.
- GARCÍA HERNÁN, DAVID Y ENRIQUE. *Lepanto un día después* (Primera Edición). Editorial Actas, S. L. San Sebastián de los Reyes (Madrid), 2001.
- GARCÍA IGLESIAS, JUAN ANTONIO. *Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796)*. Revista de Historia Naval núm. 22 de la Armada Española. Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española. Imprime el Servicio de Publicaciones de la Armada de España. Madrid, 1988.
- GIL HERNÁNDEZ, ÁNGEL. *Tratado de nutrición; bases fisiológicas y bioquímicas de la nutrición*. Editorial Panamericana, 2010.

- GISBERT Y BALLESTEROS, ERNESTO. *Historia de Orihuela (III)*. Imprenta Luís Zenón. Orihuela, 1901.
- GOLEMAN, DANIEL. *Emotional Intelligence* (Inteligencia Emocional). Editorial Kairós, S.A. Barcelona, 1995.
- GONZÁLEZ, JOSÉ VICENTE. *Boticas monásticas, cartujanas y conventuales en España*. Editores TRESCTRES / Casa del Libro / El Corté Inglés. A Coruña, 2002.
- GONZÁLEZ, PEDRO MARÍA. *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas, y los medios de preveerlas*. Imprenta Real. Madrid, 1805.
- GOOSE, PHILIP. *The history of Piracy* (La historia de la piratería). Tudor Publishing Company (esta edición). Londres, 1934.
- Gran Diccionario Enciclopédico Durvan. Editorial Durvan S. A. de Ediciones. Madrid, 1982.
- Gran Enciclopedia Larousse. Edición 1971-1976.
- GRAY, MICHAEL W. /// MORÓN, CECILIA y otros. *Rickettsia, typhus and mitochondrial connection* (Riqueusia, tifus y conexión mitocondrial). Revista Nature núm. 396 / 12 noviembre 1998.
- HAUTEFEUILLE, LAURENT-BASILIO. *Des droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime* (De los derechos y de los deberes de las naciones neutrales en tiempos de guerra marítima). Guillaumin y Compañía. París, 1858.
- HERAS SANTOS-SANTOS, J. L. *La justicia penal de los Austria en la corona de Castilla*. Salamanca, 1994.
- HEVIA BOLAÑOS, JUAN. *Curia Philippica* (Lima, 1603). Ramón Ruiz – Imprenta Ulloa. Madrid, 1797.
- HINOJOSA MONTALVO, JOSÉ. *La piratería y el corso en las costas alicantinas durante la Baja Edad Media*. VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals -- El Comerç Alternatiu-Corsarisme i Contraban (ss. XV-XVIII) // VIII Jornades de Estudios Históricos Locales -- El Comercio Alternativo y Contrabando (siglos XV-XVIII). En Palma de Mallorca 23-25 de noviembre de 1989. Instituto de Estudios Baleares. Palma de Mallorca, 1990.
- HINOJOSA MONTALVO, JOSÉ. *Esclavos, Nobles y Corsarios en el Alicante Medieval*. Colección Cuadernos de la Fundación de Estudios Medievales Jaime II. Compobell, S. L. Murcia, 2000.
- HOMERO. *La Iliada*. Edimat Libros, S. A. (Narrativa). Madrid, 2005.

- JUNG, CARL GUSTAV. *Teoría del psicoanálisis*. Editorial Plaza & Janes, S. A. (Colección de bolsillo – Rotativa). Barcelona, 1969.
- JURIEN DE LA GRAVIÈRE, JEAN. *Corsarios y berberiscos*. ¿París? 1887.
- KONETZCKE, RICHARD. *El Imperio Español. Orígenes y fundamentos*. Ediciones Nueva Época, S. A. Madrid, 1946.
- La Enciclopedia del Mar. Editorial Durvan, S. A. de Ediciones. Madrid, 2003.
- LARDIZÁBAL (de), VICENTE. *Consideraciones politico-médicas sobre la salud de los navegantes...etc.* Libro editado por Antonio Sanz, impresor del rey Carlos III. Librería de Hurtado. Madrid, 1769.
- LEYGONIER Y MÁRQUEZ, CAYETANO. *La guerra del corso, Asociación Nacional para la defensa de las costas*. Barcelona, 1898.
- Lex Visigothorum o Liber Iudiciorum, y otros nombres. Recesvinto, año 654 ¿? d. C. (Posteriormente, Fuero Juzgo).
- LIND, JAMES. *Tratado sobre la naturaleza, las causas y la curación del escorbuto*. Publicado en el año 1753.
- LIND, JAMES. *Essai sus les maladies des Europ. dans les payseschauds* (Ensayo sobre las enfermedades de los europeos en los países calurosos). Publicado en el decenio de los años setenta del siglo XVIII.
- LÓPEZ CANTOS, ÁNGEL. *Miguel Enríquez, corsario boricua del siglo XVIII*. Ediciones Portales. Puerto Rico, 1944.
- LÓPEZ DE AYALA, PEDRO. *Crónica del Rey don pedro primero de este nombre En Castilla y Leon*.
- LUCENA SALMORAL, MANUEL y RAMOS, H. R. F. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América* (Colección Mar y América). Editorial Mapfre, S. A. Madrid, 1992.
- LUCENA SALMORAL, MANUEL. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Editorial Sopena, S. A. Madris, 2010.
- LYNCH, JOHN. *La España del siglo XVIII*. Editorial Crítica, S. A. Barcelona, 2009.
- MAGNUS, OLAUS. *Historia de las gentes septentrionales*. Editorial Tecnos. Madrid, 1989.
- MARAÑÓN, GREGORIO y BALCELLS, ALFONSO. *Manual de diagnóstico etiológico* (Primera Edición). Espasa-Calpe, S. A. Madrid, 1943.

- MARTÍN MATEO, RAMÓN. *El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*. Haciendo referencias a Óscar Cruz Barney en el II Congreso Internacional de Estudios Históricos. Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante). Concejalía de Cultura, Santa Pola, 2002.
- MARTÍNEZ DÁVILA, FRANCISCO. *Diccionario de medicina y cirugía* (Tomo IV). Biblioteca Nacional Medico-Quirúrgica (Antigua Biblioteca de la Universidad Central de la Facultad de Medicina). Madrid, 1817.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, JOSÉ MARÍA. *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga. Barcelona, 1982.
- MASAVEU, JAIME. *La piratería y el corso. Un estudio de orientación penal* (En Criminalia / año XXIX). México, D. F. Junio, 1963.
- Memorias históricas de la antigua Marina de Barcelona (Parte I / Libro II). Archivo General de la Corona de Aragón. Bcelona.
- Memorias históricas de la Marina y Comercio Antiguo de Barcelona (Parte I / Libro II). Archivo General de la Corona de Aragón. Barcelona.
- MOLLAR DU JOURDIN, MICHEL. *Europa y el mar*. Editorial Crítica. Barcelona, 1993.
- MONRÁS, JOSÉ. *Discurso jurídico Sobre Presas y Armadores y Quinto de su Magestad, según Constitución de Cataluña*. Editado por Joseph Forcada. Barcelona, 1669.
- MORENO DUQUE, ÁNGEL. *Historia de España* (Tomo IX). Ediciones Gredos. Madrid, 1988.
- MOURSON. *Maladies les plus frequentes a bordo dú vaisseau-ecole de les cañoneros* (Las enfermedades más frecuentes a bordo del buque-escuela de los cañoneros).
- MURO OREJÓN, ANTONIO. *Cedulario americano del siglo XVIII*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Sevilla, 1969.
- NAVARRO VILLOSLADA, FRANCISCO. *Urraca de Castilla* (primera publicación año 1849). Los Amigos de la Historia / Ediciones Femi. Ginebra, 1972.
- NEGRÍN NÚÑEZ, IGNACIO. *Estudios sobre Derecho Internacional Marítimo o Exposición razonada de sus principios fundamentales*. Madrid, 1862.
- NUSSBAUM, ARTHUR. *Historia del Derecho Internacional*. Revista del Derecho Internacional. Madrid, 1949.

- OLESA MUÑIDO, FRANCISCO-FELIPE. *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Editorial Naval. Madrid, 1968.
- OLESA MUÑIDO, FRANCISCO-FELIPE. *La galera en la navegación y el combate*. Editorial Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto. Madrid, 1971.
- O'SCANLAN, TIMOTEO. *Diccionario de Autoridades*. Editorial Gredos. Madrid, 1963.
- O'SCANLAN, TIMOTEO. *Diccionario marítimo español* (Edición original 1831). Museo Naval. Madrid, 2003.
- OTERO LANA, ENRIQUE. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1999.
- OTERO LANA, ENRIQUE. *Los corsarios vascos en la Edad Media*, en la Revista núm. 5 de Estudios Marítimos del País Vasco (página 193). Museo Naval de San Sebastián, 2006.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, PABLO-EMILIO. *Vida y muerte a bordo de un galeón del siglo XVI*.
- PÉREZ LÓPEZ, ANTONIO XAVIER. *Teatro de la Legislación Universal de España e Indias* (Título IX). Imprenta de Don Antonio Espinosa. Madrid, 1744.
- POGGIO, SALVADOR. *Tratado de Derecho Marítimo Internacional, teórico y Bpráctico*. Establecimiento topográfico de Redondo y Xumeta. Barcelona, 1894.
- RECTORAN, PIERRE. *Corsaires basques et bayonnais du XV au XX siecle* (Corsarios vascos y bayoneses del siglo XV al XX). VII Congreso de Estudios Vascos. Biarritz (Francia), 1948.
- REQUENA AMORAGA, FRANCISCO. *El corso turco-berberisco en la gobernación de Orihuela ( siglos XVI-XVII )*. Elche (Alicante), 2001.
- RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, MIKEL. *Los piratas vascos*. Artículo en la revista Historia 16 núm. 337.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, AGUSTÍN-RAMÓN y COELLO LILLO, JUAN LUÍS. *La fragata en la Armada española: 500 años de Historia*. Colección Libros Bazán / IZAR – Construcciones Navales, S. A. Madrid, 2003.
- ROUSSELL. *Observation sur un cas de paralysie ascendente* (Observación sobre un caso de parálisis ascendente). Tomo 19 de los antiguos Archivos de Medicina Naval / Antiguo Ministerio de Marina. Madrid.



- SALDAÑA GARCÍA, CEFERINO y RUBIO QUINTANILLA. *Rasgos generales de la evolución histórica de las penas corporales*. Revista de estudios historico-jurídicos núm. 27. Valparaíso (Chile), 2005.
- SIERRA O'REILLY, JUSTO. *Lecciones del derecho marítimo internacional*. Imprenta Cumplido. México, 1854.
- SOBARZO LOAIZA, ALEJANDRO. *Régimen jurídico en alta mar*. Editorial Porrúa. Madrid, 1976.
- SZENTZ GYÖRGYI DE NAGYRÁPOLT, ALBERT. *Bioenérgetica*. (Publicado en el año 1957). *Oxidación, fermentación, vitaminas, salud y enfermedades* (Publicado en 1939). Breves apuntes tomados a través de otros autores.
- TEMPRANO, EMILIO. *El Mar maldito. Cautivos y corsarios en el siglo de Oro*. Mondadori España, S. A. Madrid, 1989.
- THROWER, RAYNER. *The pirate Imagen* (La imagen del pirata / La película del pirata). Bames y Noble Books. Nueva York, 1995.
- TOMÁS Y VALIENTE, FRANCISCO. *La tortura en España*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona, 1994.
- TORQUEMADA, JUAN. *Monarquía Indiana* (Libro 5 / Capítulo XIV). Año 1615.
- UNALI, ANNA. *Marineros, piratas y corsarios en la Baja Edad Media*. Editorial Renacimiento. Sevilla, 2007.
- USTÁRIZ Y HERMIAGA, JERÓNIMO. *Teoría y práctica de Comercio y Marina...* Publicado en 1724.
- VARGAS PONCE. *Colección*. Consultados diversos documentos de distinta cronología y temas. Archivos de la ciudad de San Sebastián (Guipúzcoa).
- VAROUFAKIS, YANIS. *El Minotauro global*. Impreso en Novoprint. Sant Andreu de la Barca (Barcelona), 2015.
- VÁZQUEZ PÁJARO, M. En el prólogo del libro *Redención y notas de Cautivos en África (1723-1725)*, de Fray García Navarro. Prólogo que publicó el Marqués de Lozoya en el Boletín de la Real Academia de la Historia (Tomo CLXI). Madrid, 1946.
- VELASCO HERNÁNDEZ, FRANCISCO. Revista de Historia Naval. Año XXXIII – 2015 (tercer trimestre) / Núm. 130 / Instituto de Historia y Cultura Naval – Armada Española. Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid, 2015.

- VIRGILIO. *La Eneida*. Edimat Libros, S. A. (Clásicos Selección). Madrid, 1999.
- WEINSTEIN, W. M. /// RIDELL, R. H. /// LEWIN, K. J. *Gastrointestinal pathology and its clinical implications* (Patología gastrointestinal y sus implicaciones clínicas). Ediciones Igaku-Shoin. Tokio (Japón), 1994.
- YURKANIS BRUIC, PAULA. *Química Orgánica* (5ª Edición). Pearson Educación. México, 2008 /// Mc. MURRAY, JOHN. *Química Orgánica* (6ª Edición). Thompson Editores. México, 2004.
- ZACKS, RICHARD. *The Pirate Hunter* (El cazador de piratas). Círculo de Lectores / Editorial Lumen, S. A. Madrid, 2003.
- ZAMORA MANZANO, JOSÉ LUÍS. *Averías y Accidentes en Derecho Marítimo Romano*. Editorial Edisofer, S. L. Madrid, 2000.

-----  
 -----  
 -----























